

ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE NÁUTICA
UNIVERSIDAD DE CANTABRIA



Trabajo Fin de Máster

**ADECUACIÓN DE LAS CONDICIONES
GENERALES DE LÍNEAS ESPAÑOLAS DE
TRANSPORTE DE PASAJEROS A LA LEY DE
NAVEGACIÓN MARÍTIMA**

**ADEQUACY OF THE GENERAL CONDITIONS
OF SPANISH TRANSPORTATION LINES OF
PASSENGERS TO THE LAW OF MARITIME
NAVIGATION**

Para acceder al Título de Máster Universitario en

INGENIERÍA NÁUTICA Y GESTIÓN MARÍTIMA

Autor: Daniel Correa Gómez

Director: Alberto Villa Berasategui

Octubre - 2018

ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE NÁUTICA

UNIVERSIDAD DE CANTABRIA

Trabajo Fin de Máster

**ADECUACIÓN DE LAS CONDICIONES
GENERALES DE LÍNEAS ESPAÑOLAS DE
TRANSPORTE DE PASAJEROS A LA LEY DE
NAVEGACIÓN MARÍTIMA**

**ADEQUACY OF THE GENERAL CONDITIONS
OF SPANISH TRANSPORTATION LINES OF
PASSENGERS TO THE LAW OF MARITIME
NAVIGATION**

Para acceder al Título de Máster Universitario en

INGENIERÍA NÁUTICA Y GESTIÓN MARÍTIMA

Octubre - 2018

AVISO DE RESPONSABILIDAD

Este documento es el resultado del Trabajo Fin de Máster de un alumno, siendo su autor responsable de su contenido.

Se trata por tanto de un trabajo académico que puede contener errores detectados por el tribunal y que pueden no haber sido corregidos por el autor en la presente edición.

Debido a dicha orientación académica no debe hacerse un uso profesional de su contenido.

Este tipo de trabajos, junto con su defensa, pueden haber obtenido una nota que oscila entre 5 y 10 puntos, por lo que la calidad y el número de errores que puedan contener difieren en gran medida entre unos trabajos y otros,

La Universidad de Cantabria, la Escuela Técnica Superior de Náutica, los miembros del Tribunal de Trabajos Fin de Máster, así como el profesor/a director no son responsables del contenido último de este Trabajo.

Índice

Índice	1
Resumen y Palabras clave	3
Abreviaturas empleadas	5
I.- INTRODUCCIÓN	6
II.- MEMORIA DESCRIPTIVA.....	7
II.1.- Planteamiento del problema	7
II.1.1.- Hipótesis de partida y de resultado (objetivos)	7
II.1.2.- Planteamiento del problema	8
II.2.- Herramientas de resolución.....	10
II.2.1.- Herramienta I. Descripción del sistema objeto de estudio: el Contrato de Pasaje.....	10
II.2.2.- Herramienta II. El Convenio PAL y protocolo de 2002.....	22
II.2.3.- Herramienta III. La Ley 14/2014 de Navegación Marítima	36
II.2.4.- Herramienta IV. Principal normativa de la Unión Europea sobre el transporte de pasajeros.	43
II.2.5.- Herramienta V. Contratos que analizar: Balearia, Fred Olsen, Trasmediterránea y FRS Iberia.	58
II.2.6.- Descripción del Contexto científico o técnico.....	87
II.3.- Metodología.....	88
III.- APLICACIÓN PRÁCTICA	90
III.1.- Introducción	90
III.2.- Puntos de análisis y comparación en los contratos de pasaje	92
III.2.1.- Obligación del billete de pasaje	92
III.2.2.- Obligación de estado de navegabilidad	93
III.2.3.- Obligación de realización del viaje.....	93
III.2.4.- Derechos y obligaciones de los pasajeros.....	94

III.2.5.- Equipaje	96
III.2.6.- Responsabilidad del transportista por daños al pasajero o a su equipaje	98
III.2.7.- Seguro obligatorio.....	99
III.2.8.- Resumen de las condiciones de un contrato de pasaje estándar y los contratos de las navieras estudiadas	100
IV.- CONCLUSIONES	103
Referencias citadas	105
ANEXOS.....	107
I.- ANEXO I.....	107
II.- ANEXO II	109

Resumen y Palabras clave

Resumen

En este Trabajo de Fin de Máster se estudia la evolución de la legislación que regula en España los contratos de pasaje, la Ley de Navegación Marítima española que regula en la actualidad este tipo de contratos, las condiciones generales, obligaciones y derechos de las partes. En concreto, se realiza un análisis, de los contratos de pasaje de cuatro navieras principales que ejecutan servicios de línea regular en España, con la finalidad de determinar si las empresas navieras cumplen o no los requisitos que dictan las leyes aplicables. Aplicando una metodología comparativa se llega a la conclusión de que, en general, los contratos cumplen con las exigencias establecidas por la Ley de Navegación Marítima (LNM).

Palabras claves

Contrato de pasaje, transportista, pasajero, Reglamento CE 392/2009 sobre la responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente, Convenio de Atenas de 1974, Convenio PAL y protocolo de 2002, Ley de Navegación Marítima, Reglamento (UE) Nº 1177/2010 sobre los derechos de los pasajeros que viajan por mar y por vías navegables.

Summary

In this work the evolution of the legislation that regulates in Spain the passenger contracts, the Spanish Maritime Navigation Law that currently regulates this type of contracts, the general conditions, the obligations and the rights of the parts. Specifically, an analysis is carried out, the passenger contracts of four shipping companies are executed regular line services in Spain, in order to determine whether or not companies meet the requirements that dictate the use of the password Applying a comparative methodology, it is concluded that, in general, the contracts comply with the requirements established by the Law of Maritime Navigation (LNM).

Key Words

Passenger contract, driver, passenger, Regulation (EC) No 392/2009 on the liability of carriers of passengers by sea in the event of accidents, Athens' Agreement of 1974, PAL Agreement and 2002 Protocol, Law of Maritime Navigation, Regulation (EU) No 1177/2010 concerning the rights of passengers when travelling by sea and inland waterway

Abreviaturas empleadas

DEG: Derecho Especiales de Giro

LNLM: Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima

LLMC: Limitation of Liability for Maritime Claims

OMI: Organización Marítima Internacional

RLHV: Reglas de La Haya-Visby

I.- INTRODUCCIÓN

En este trabajo de Fin de Máster vamos a fijarnos en las “condiciones generales” de los contratos de pasaje que usan las principales navieras españolas en las rutas de línea regular de cabotaje nacional, para analizar el grado de adecuación de esas condiciones a la nueva realidad legal de la LNM, Convenio PAL y sus protocolos. Se ha tratado de cumplir estos dos objetivos: 1º) determinar lo que sería un contenido estándar de un contrato de pasaje que fuese acorde con la LNM, y 2º) determinar si las condiciones generales de las principales navieras españolas de línea regular son acordes o no con la LNM, en qué no lo son si fuese el caso, y qué habría que cambiar para hacer acorde a la LNM lo que no lo sea.

Empleando una metodología comparativa entre la realidad legislativa vigente y la práctica real constatada por las condiciones generales sometidas a crítica, centrada en la comparación de determinados aspectos definitorios de la institución del contrato de transporte de pasajeros, se llega a un diagnóstico del estado de adecuación de los contratos de pasaje de nuestras principales navieras de línea regular de cabotaje.

A grandes rasgos se puede concluir que los contratos cumplen casi al completo con las exigencias establecidas por la LNM, y por consiguiente no es necesario que todos ellos sean adaptados a la legislación actual.

II.- MEMORIA DESCRIPTIVA.

II.1.- Planteamiento del problema

II.1.1.- Hipótesis de partida y de resultado (objetivos)

En este trabajo empleamos las siguientes hipótesis de partida:

- Al realizarse un análisis de actualización legal de cierto ámbito de la práctica mercantil marítima, es procedente que tal ámbito esté bien perfilado, y para ello que los elementos a analizar en bloque de ese sector de la realidad sean homogéneos. De no ser así, el objeto de análisis sería impreciso, haciendo al propio análisis poco relevante por inútil para obtener conclusiones generales válidas. Es por ello que en la Aplicación Práctica hemos seleccionado:
 - En primer lugar, las principales navieras españolas de línea regular.
 - Y en el ámbito de las mismas, aquellas condiciones generales que se correspondan con cuyas cláusulas de jurisdicción y ley aplicable seleccionan los tribunales u órganos de arbitraje españoles como lugar para dirimir las disputas derivadas del contrato, y a la legislación española (y por tanto a la LNM) como ordenamiento jurídico aplicable al contrato.
- Al realizarse un análisis de actualización legal de cierto ámbito de la práctica mercantil marítima, es preciso que los aspectos legales objeto de análisis y de comparación entre la normativa vigente y la práctica real sean lo suficientemente esenciales. Ello implica partir del hecho de que se han de seleccionar unos aspectos muy concretos y relevantes de la realidad a analizar que nos permitan extrapolar las conclusiones al conjunto de esa realidad. Por esa razón en la

Aplicación Práctica de este trabajo hemos seleccionado aspectos legales del contrato de pasaje como puntos de “cata” para comparar los clausulados contractuales de las líneas regulares españolas con la legislación española vigente, aspectos que en conjunto conforman el “esqueleto” legal del citado contrato.

Como hipótesis de resultado, se espera diagnosticar el estado de actualización legal de cierto ámbito de la práctica mercantil marítima, aportando al tiempo el “modelo” que mostraría el camino de las correcciones necesarias en caso de detectarse desajustes. En nuestra Aplicación Práctica se espera determinar el grado de adecuación de las condiciones generales de las líneas españolas de transporte de pasajeros a la vigente LNM, y proporcionar una propuesta de corrección de los desajustes que se detecten.

II.1.2.- Planteamiento del problema

En este trabajo de Fin de Máster vamos a fijarnos en las “condiciones generales” del contrato de pasaje, es decir, del contrato entre la naviera y el pasajero para el transporte de éste y su equipaje que usan las principales navieras españolas en las rutas de línea regular de cabotaje nacional y de transporte internacional de corta distancia que explotan, para analizar el grado de adecuación de esas condiciones a la legislación vigente. Se va a tratar de cumplir estos dos objetivos:

1º) Determinar lo que sería un contenido estándar de un contrato de pasaje que fuese acorde con la LNM.

2º) Determinar si las condiciones generales de las principales navieras españolas de línea regular son acordes o no con la LNM, en qué no lo son si fuese el caso, y qué habría que cambiar para hacer acorde a la LNM lo que no lo sea.

Concretamente, vamos a usar las condiciones generales publicadas en sus correspondientes páginas web por: BALEARIA, FRED OLSEN, TRASMEDITERRÁNEA y FRS IBERIA.

Se realizará una labor de análisis y comparación. Analizaremos la realidad legal del ámbito de los contratos de pasaje en España, partiendo de una descripción del contrato de transporte (Herramienta I), para determinar sus elementos fundamentales; seguiremos mostrando la realidad legal en España que se establece en el Convenio PAL y protocolo de 2002 (Herramienta II), y después de ella (Herramientas III y IV), que nos permitirá conocer por un lado lo que regula la Ley de Navegación Marítima y la principal normativa de la Unión Europea sobre el transporte de pasajeros; y finalmente presentaremos los contratos a analizar (Herramienta V). Tras seleccionar unos aspectos muy concretos y relevantes de la realidad jurídica a analizar, que nos permitan extrapolar las conclusiones al conjunto de esa realidad, para comparar los clausulados contractuales de las líneas regulares españolas con la legislación española vigente, procederemos para cada uno de esos aspectos:

- Primero: concebir los contenidos fundamentales que deberían estar presentes en unas condiciones generales con las que elaborar un contrato de pasaje estándar que cumpla con las exigencias establecidas por la legislación actual aplicable.
- Segundo: comparar la regulación que establece la LNM, el convenio PAL y sus protocolos sobre el asunto del punto concreto de análisis y comparación del contrato de pasaje, con lo que establecen las cláusulas de las cuatro navieras a analizar.

A partir de ello se discutirá si dichos contratos cumplen con las exigencias mínimas establecidas por la LNM, y en el caso de que no cumplan, se evaluará que le faltaría a cada punto concreto de cada contrato de las cuatro navieras para que sí cumpliese con las exigencias de la legislación actual.

II.2.- Herramientas de resolución

II.2.1.- Herramienta I. Descripción del sistema objeto de estudio: el Contrato de Pasaje.

1.- El Contrato de Pasaje: Concepto y naturaleza

La Ley de Navegación Marítima española establece la definición de este tipo de contrato en el artículo 287: «*Por el contrato de pasaje marítimo el porteador se obliga, a cambio del pago de un precio, a transportar por mar a una persona y, en su caso, su equipaje*». Partiendo de tal precepto, se puede inferir que el contrato de pasaje es un “genuino contrato de transporte marítimo”, cuyos pilares fundamentales son: “las personas” y sus “equipajes”, en otras palabras, las personas y sus equipajes en su caso son el objeto del contrato.

A) Cuestiones previas: Los contratos de transporte marítimo de personas, más comúnmente denominados contratos de pasaje. En esencia no deja de ser un contrato de transporte en el que el objeto del mismo es la persona. Por lo tanto, en términos generales, puede decirse que abarca prestaciones procedentes de diversos contratos que complementan la obligación principal, la de transportar; donde puede haber otra serie de prestaciones complementarias o accesorias, con distintas categorías o niveles de prestación, y por ende con distinto coste.

En una primera aproximación, esta realidad se pone de manifiesto en la modalidad de los cruceros de recreo, donde las prestaciones complementarias (cabina, comidas, etc.), adquieren una importancia notable; y donde, además, no es lo mismo viajar en 1ª, que 2ª, etc. En tales casos, el contrato de pasaje desborda el arrendamiento de obra (es decir, el transporte), para combinar, en un contrato mixto, el arriendo de obra y de cosa. Es decir, la mezcla de dos tipos o modalidades de contrato.

El contrato de pasaje, en cualquier caso, subraya la importancia del buque en que se efectuará el transporte y la identidad del pasajero, que

suelen identificarse en el billete o pasaje; éste es el documento que prueba la existencia del contrato celebrado entre el pasajero y la compañía de navegación, en el bien entendido que nos encontramos ante lo que la doctrina denomina contrato de adhesión, es decir contratos tipos, en los que el usuario, como mucho puede seleccionar una entre las varias posibilidades preestablecidas por la naviera o transportista; por lo que en el billete suelen ir impresas las condiciones del mismo. Desde que embarca el pasajero, éste queda sujeto a la autoridad del capitán, como máxima autoridad en todos los aspectos y a la disciplina de a bordo.

B) Definición: ¿Qué es el contrato de transporte marítimo? Es una modalidad contractual, por el cual un transportador, se obliga de resultado a trasladar o conducir cosas y/o personas, entregados por un cargador, de un espacio a otro (de un puerto a otro puerto), por medio acuático (lagos, ríos, mares, océanos); utilizando un buque, a cambio de recibir un precio cierto, el cual está condicionado, por el tipo de buque, las comodidades o prestaciones en el mismo y la duración de la travesía.

Centrándonos en el transporte marítimo de personas, se distinguen dos partes bien diferenciadas: a) por una parte, está el transportador, operador de transporte o “transportista”, y por otra, el transportado, es decir, la persona o pasajero y sus accesorios, como pueda ser el equipaje y el vehículo en su caso, en la modalidad de ferry.

2.- Regulación y ámbito de aplicación

La normativa interna relativa a este contrato en España se aplica subsidiariamente a la normativa internacional y a la de la Unión Europea¹. Como estas dos normativas cubren aspectos materiales limitados del contrato de pasaje, básicamente lo relativo a la responsabilidad del transportista y los derechos del pasajero, la normativa interna va a suplir

¹ En el cabotaje nacional C y D también se aplica, por mandato de la LNM (artículo 298.1) –cuando menos en lo relativo a la responsabilidad del transportista- el régimen general instaurado por PAL + Prot/2002 + Normativa Comunitaria, unificándose totalmente el régimen jurídico.

directamente los aspectos contractuales no contemplados por aquellas, a saber:

A) En cuanto a la normativa internacional, la norma principal en este ámbito es el «Convenio relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar», hecho en Atenas en 1974, con fuerte implantación internacional. Posteriormente, fue modificado por el Protocolo de 19 de noviembre de 1976, y por el Protocolo de 2002, que en esencia introduce el régimen de responsabilidad objetiva, así como un procedimiento simplificado para la actualización de las cuantías y una garantía, un seguro obligatorio, en beneficio de los pasajeros.

Este Convenio es designado internacionalmente como “**Convenio PAL**”. Está en vigor en España, al ser España Estado parte del Convenio desde 1987, y de su Protocolo de 1976 desde 1990. Igualmente, España firmó el Protocolo de 2002, habiéndolo ratificado el 11/06/2015 (con efectos desde el 11/09/2015). También se ha adherido a este Protocolo, y lo ha ratificado la propia Unión Europea en 2011. Dicho Protocolo de 2002 entró en vigor el 23 de abril de 2014 al haberse llegado un año antes a las 10 ratificaciones requeridas, aunque su contenido material ya estaba siendo aplicado en los países de la Unión Europea desde el 31 de diciembre de 2012 a través del **Reglamento CE 392/2009** (como veremos inmediatamente, en el epígrafe 2.3)².

El Convenio PAL no regula la totalidad del contrato de pasaje: se limita a definir un régimen imperativo de responsabilidad del transportista. Pero en esta última materia, resulta de importancia extraordinaria porque sus disposiciones son imperativas. El Protocolo 2002 (en adelante, PAL/2002) establece una serie de mejoras respecto al PAL/74/76: establecimiento de un sistema de responsabilidad cuasi - objetiva del

² Llama la atención, que este Convenio tiene otro protocolo más, de 1990, y que España ha ratificado en 1993, pero que no está aún en vigor.

transportista en ciertos casos; establecimiento de un seguro obligatorio; y unas limitaciones de responsabilidad cuantitativamente muy superiores.

El Convenio se aplica sólo a los “transportes internacionales” (artículo 1º.9), entendiendo por tales, aquellos en que, de acuerdo con el contrato de transporte, el lugar de partida y el lugar de destino, están situados en dos Estados diferentes (o en un mismo Estado, si según aquel contrato, el itinerario programado incluye un puerto de escala intermedio en otro Estado). Ahora bien, para la aplicabilidad del PAL/74/76 no basta con que el viaje sea internacional en los términos señalados, sino que, además, junto a ello, hace falta que se dé alguna de las siguientes circunstancias establecidas en su artículo 2º:

- a) Que el buque enarbole el pabellón de un Estado Parte del Convenio.
- b) Que el contrato de transporte haya sido concertado en un Estado Parte del Convenio.
- c) Que, según el contrato, el lugar de parte o el de destino estén situados en un Estado Parte.

B) En cuanto a la normativa de la Unión Europea, La Unión, tiene en vigor desde **2009 el Reglamento CE 392/2009**, sobre la responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente (**DOUE 28/05/2009**), aunque su aplicabilidad se inició³ el 31/12/2012. El Reglamento CE 392/2009 se aplica a todo *transporte internacional* (en el sentido arriba visto del artículo 1.9 PAL: salida y destino en países distintos, o escala intermedia en país distinto), pero también al transporte marítimo dentro de un mismo Estado miembro a bordo de buques de las clases A y B

³ Hay algún aspecto del mismo, como lo relativo a límites de indemnización para ciertos tipos de buques de pasaje en cabotaje nacional, pendiente de desarrollo normativo de la UE, y por tanto de entrada en vigor.

(Buques de pasaje tipo “A” y “B”⁴ son, resumidamente, todos los buques de pasaje que realizan travesías nacionales alejándose más de 5 millas de costa (e incluso menos si al tiempo se alejan más de 15 millas de un lugar de abrigo), si:

- a) El buque enarbola el pabellón de un Estado miembro o está matriculado en un Estado miembro, o
- b) El contrato de transporte se ha concertado en un Estado miembro, o
- c) El lugar de partida o destino, de acuerdo con el contrato de transporte, están situados en un Estado miembro.

Esta norma comunitaria lo que hace es implantar en Unión Europea un régimen de responsabilidad del transportista marítimo de pasajeros cuyo contenido material es prácticamente el del PAL/2002 (*de hecho, se remite expresamente a buena parte de su articulado*), y cuyo ámbito de aplicación se extiende, como veremos a continuación, también a buena parte del tráfico de pasaje de cabotaje; junto a ello introduce el derecho a un anticipo sobre la indemnización por daños personales derivados de la navegación (*no inferior a 21.000 euros en caso de muerte*) en el plazo de 15 días, y ciertas obligaciones de información al pasajero acerca de sus derechos⁵. También, hay que tener en cuenta el **Reglamento UE 1177/2010** sobre los derechos de los pasajeros que viajan por mar y por vías navegables. (**DOUE 17/12/2010**).

C) A nivel nacional, se rige por el Código de Comercio (artículos 287-300), además de por los reglamentos y condiciones impuestas por las compañías de navegación. Pese a ser impuestas, estas condiciones no

⁴ Recordemos que en cabotaje C y D, en España es también es de aplicación la misma normativa, por mandato de la LNM.

⁵ Junto al contenido material del PAL/2002, el Reglamento incorpora una reserva al mismo y unas Directrices para su aplicación, preparadas por IMO para facilitar una definitiva aceptación internacional del Protocolo de 2002.

suelen dar lugar a discusión, ya que son aceptadas por el pasajero al adquirir el pasaje, adhiriéndose al contrato tipo preestablecido por la compañía naviera o transportista. No obstante, y dado que no son negociables, sino prefijadas por el transportista, también es aquí de aplicación la Ley 7/1998, de 12 de abril sobre las condiciones generales de contratación, en su redacción actual.

3.- Elementos del contrato. -

A) Elementos personales: transportista y pasajero: El Transportista. - Se define según el PAL, como «toda persona que concierne un contrato de transporte, tanto si el transporte es efectuado por dicha persona como por un transportista ejecutor» *[artículo 1.a)]*. Junto a este transportista (contractual) se define también al que denomina "transportista ejecutor", como «una persona distinta del transportista que, ya siendo el propietario (es decir, el naviero o armador), el fletador o la empresa explotadora del buque, efectúa de hecho la totalidad o parte del transporte» *[artículo 1.1.b)]*.

En suma, transportista ejecutor será el armador o fletador que tiene la disponibilidad del buque y ejecuta el contrato sin haberlo contratado directamente con los pasajeros. La LNM emplea el término "porteador", en vez de "transportista".

El Pasajero. - Es definido por el PAL como toda persona transportada en un buque, sea en virtud de un contrato de transporte, o bien, quien, con el consentimiento del transportista, viaja acompañando a un vehículo o a animales vivos, amparados por un contrato de transporte de mercancías no regido por las disposiciones del Convenio (*artículo 1.4*) es decir, que el vehículo y los animales son en sí mismos "mercancía" transportada. De esta manera, el Convenio ha querido dispensar a los acompañantes de las mercancías (*chóferes de camiones, cuidadores de animales, etc.*), la misma protección que ofrece a los pasajeros en sentido estricto. Hay que

recordar el matiz de que el pasajero es también usuario, en este caso de un servicio de transporte, y tal condición implica la aplicación, ya citada, del Derecho de protección de consumidores y usuarios.

B) Elementos reales: buque, viaje, precio del pasaje y equipaje:

El Buque. – No es considerarlo un elemento esencial del contrato: salvo en las modalidades de crucero, o cuando se contrate el pasaje en atención a las características del buque.

El Viaje. - Se delimita por los puertos del itinerario establecidos en el contrato. Su exacto cumplimiento constituye la obligación principal del transportista.

El Precio del pasaje. - Constituye la remuneración que obtiene el transportista, y su pago es la principal obligación del pasajero. La práctica más habitual es la del pago por adelantado, solución que es también la recogida en la mayoría de los derechos nacionales, si bien salvo pacto en contrario. La LNM no hace mención expresa sobre el momento de pago, pero de su redacción trasciende que el legislador está pensando, como supuesto general, en un pago por adelantado, como es la práctica común.

El Equipaje. - Es el objeto que se obliga a transportar el transportista accesoriamente al transporte del pasajero, con lo que es equipaje (artículo 1.5º) todo artículo y vehículo transportado en virtud del contrato de pasaje (aquí el vehículo no es en sí mismo “mercancía”, sino parte de las pertenencias que viajan con el pasajero). PAL expresamente excluye de dicho término: 1) los artículos y vehículos transportados en virtud de una carta de fletamento, un conocimiento de embarque o cualquier otro contrato cuyo objeto primordial sea el transporte de mercancías (es decir, el caso citado en 3.1), y 2) los animales vivos. Por el contrario, incluye en el concepto al llamado “equipaje de camarote” (artículo 1.6º), que es el que «el

pasajero lleva en su camarote o que de alguna forma se encuentra en su posesión o bajo su custodia o vigilancia». También es considerado como equipaje de camarote el equipaje que el pasajero lleve en el interior de su vehículo o sobre éste.

La LNM utiliza exactamente la misma concepción de equipaje en su artículo 295 que el PAL, perfilándolo aún mejor, pues recoge la denominación de “equipaje de bodega” para todo aquel equipaje que no es “de camarote”, y que, por tanto, vendrá compuesto por “los vehículos de turismo y bultos entregados al porteador” (artículo 295.3).

C) Elementos formales

El contrato de pasaje en España es consensual, de modo que no se requiere ningún documento para su validez y eficacia, sin perjuicio de que la ley exija su emisión (artículo 288.1 LNM) al transportista. En la práctica, los transportistas suelen invariablemente emitir los billetes de pasaje, documentos que cumplen la doble función de prueba del contrato y de incorporación de las condiciones generales del mismo.

No existe uniformidad en cuanto al modelo del billete, sino que son preparados y emitidos por cada compañía, aunque ahora la LNM exige unas menciones mínimas obligatorias en ellos (artículo 288.1). Otro aspecto formal regulado por la LNM es la obligación de registro, bien en el billete, bien en un talón complementario los datos del equipaje de bodega admitido por el transportista (artículo 295.3). Igualmente, hay que mencionar que la LNM prevé dos posibles modalidades de emisión del billete de pasaje: al portador o a favor de persona determinada (artículo 289). La transmisión del billete en este segundo caso requiere el consentimiento del transportista.

1) Obligaciones del Transportista y del Pasajero. –

Para el Transportista, la obligación básica es la de transportar al pasajero al lugar y en el tiempo estipulados, teniendo la obligación de poner y conservar el buque en estado de navegabilidad y convenientemente armado, equipado y aprovisionado. En general, las obligaciones⁶ pueden ser enumeradas del siguiente modo:

1ª) Recibir a bordo al pasajero y a su equipaje, en un buque en estado de navegabilidad, proporcionándole la acomodación acordada. En LNM: artículo 290.

2ª) Realizar el transporte pactado, iniciándolo en el momento convenido y ejecutarlo hasta el punto de destino sin demora injustificada y por la ruta pactada o, a falta de pacto, por la más apropiada según las circunstancias. En LNM: artículos 291 y 292.

3ª) Prestar al pasajero los servicios complementarios pactados y los reglamentariamente establecidos (alojamiento, manutención, asistencia médica...). En LNM: artículos 290.2 y 291.

4ª) Realizar el viaje con la diligencia necesaria para desembarcar al pasajero en el puerto convenido. El transportista asume frente al pasajero una obligación de seguridad o de integridad.

5ª) Obligaciones relativas al equipaje: transportar, incluido en el precio del billete, el equipaje, con los límites de peso y volumen fijados por el porteador o por los usos. En LNM: artículo 294.

⁶ Junto a estas obligaciones contractuales, hay que señalar las correlativas a los derechos de los pasajeros imperativamente establecidos por normativa comunitaria e interna, tanto ad-hoc para el transporte marítimo de pasajeros como derivada de la normativa sobre consumidores, normativa citada en el epígrafe 2, y cuya aplicabilidad es recordada por la propia LNM en su artículo 293.1.

Conviene destacar la obligación del transportista fijada por PAL/2002 (y por tanto también por Reglamento CE 392/2009), de tener suscrito un seguro obligatorio que cubra al menos el riesgo de muerte o lesiones de los pasajeros, con una cobertura mínima de 250000 DEG⁷ por pasajero, y disponer de un certificado de seguro para acreditar el cumplimiento de esta obligación. La LNM asimismo recoge la obligación del seguro obligatorio, que compete al transportista efectivo (artículo 300.1)⁸.

Las obligaciones del transportista varían en función de si el viaje se efectúa dentro de las fronteras de nuestro país o si, por el contrario, se trata de un transporte internacional:

a) El Transporte interior. Se regula en el Código de Comercio. El transportista o porteador respondería por muerte y daños al pasajero, así como por retraso⁹. En cuanto al equipaje, también responderá en los casos en qué este no se encuentre bajo a inmediata tutela del pasajero, es decir, cuando no se encuentre en el camarote de éste.

b) El Transporte internacional. Se rige por el **Convenio de Atenas de 1974**. El transportista y sus empleados cargan con los daños y perjuicios acontecidos durante la fase del transporte que efectúa cada uno de ellos, si bien el transportista cargará con responsabilidad solidaria. Además, existe responsabilidad en caso de muerte y lesiones corporales, en caso de naufragio, abordaje, varada, explosión, incendio, deficiencia o innavegabilidad del buque. En el resto de los casos corresponde al pasajero demostrar la culpa o negligencia del porteador o de sus empleados, así como la existencia del hecho causante del daño.

⁷ “DEG”: Derechos Especiales de Giro, según la definición del Fondo Monetario Internacional.

⁸ Dice así: “El porteador efectivo que ejecute el transporte en un buque que transporte más de doce pasajeros estará obligado a suscribir un seguro obligatorio de responsabilidad por la muerte y lesiones corporales de los pasajeros que transporte, con un límite por cada pasajero y cada accidente no inferior a lo que establezcan los convenios y las normas de la Unión Europea. Reglamentariamente se regularán los detalles de este seguro obligatorio y del certificado que los buques deberán llevar obligatoriamente a bordo”.

⁹ Existe la obligatoriedad de suscribir un seguro que cubra estos riesgos para todo transporte de más de 12 pasajeros.

No obstante lo anterior, el transportista quedaría eximido de toda responsabilidad por muerte o lesiones del pasajero, sí éstas acontecen por culpa o negligencia del mismo.

La obligación principal del pasajero es la de pago del precio del pasaje o billete, que actúa como documento o contrato que legitima su presencia en el buque. A ésta le acompañan la de presentarse oportunamente a su embarque en el día y hora establecidos, así como la de observar el buen orden y la seguridad a bordo, siguiendo las órdenes del capitán y la tripulación. La LNM cita estas obligaciones en su artículo 293.2. Volviendo sobre el pago, la LNM instaura en su artículo 296 una garantía de su verificación, otorgando al transportista un derecho de retención sobre el equipaje de bodega, así como un privilegio sobre estos mismos bienes, todo ello en los mismos términos que el transportista marítimo de mercancías tiene sobre éstas para el cobro del flete.

2) Las Acciones judiciales y su prescripción. -

En el transporte internacional, el Convenio de Atenas, establece este plazo de dos años que, por otra parte, sólo regula la responsabilidad del transportista por daños y perjuicios a pasajeros y equipajes. A nivel nacional, el Código de Comercio, que no regula esta materia de forma completa abre más posibilidades:

- a) El derecho al cobro del pasaje prescribirá a los seis meses desde la llegada a puerto, o desde el día en que se acordó el pago.
- b) El mismo plazo se tendrá para interponer acciones por daños sufridos en el equipaje, al entenderse por analogía que el equipaje también pertenece al contrato de pasaje.
- c) En el caso de acciones personales por daños, el plazo se extiende a quince años, pues ya que resulta de aplicación el Código Civil, en concreto el artículo 1964.

3) La Extinción del contrato. –

El contrato se extinguirá de conformidad a lo prescrito en el artículo 297 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima: (*«BOE» núm. 180, de 25/07/2014, que entró en vigor: 25/09/2014*):

a) Cuando el pasajero no embarcase en la fecha fijada, en cuyo caso el porteador hará suyo el precio del pasaje, salvo que la causa de la falta de embarque sea la muerte o enfermedad del pasajero o de los familiares que le acompañasen y se haya notificado sin demora o se haya podido sustituir al pasajero por otro.

b) Cuando por causas fortuitas el viaje se hiciera imposible o se demorase, en cuyo caso el porteador devolverá el precio del pasaje y quedará exento de responsabilidad.

c) Por toda modificación importante en horarios, escalas previstas, desviación del buque de la ruta pactada, las plazas de acomodación adquiridas por el pasajero y las condiciones de comodidad convenidas, en cuyo caso, si el pasajero opta por la resolución, tendrá derecho a la devolución del precio total del pasaje o de la parte proporcional del mismo correspondiente al trayecto que falte por realizar y a la indemnización de daños y perjuicios, si la modificación no se debiera a causas justificadas.

d) Si antes de comenzar el viaje o durante su ejecución surgieran eventos bélicos que expusieran al buque o al pasajero a riesgos imprevistos, en cuyo caso ambas partes podrán solicitar la resolución sin indemnización.

e) Si una vez comenzado el viaje el pasajero no pudiera continuarlo por causas fortuitas, en cuyo caso el porteador tendrá derecho a la parte proporcional del precio según el trayecto realizado.

II.2.2.- Herramienta II. El Convenio PAL y protocolo de 2002.

1) La importancia del Convenio de Atenas de 1974.-

A) Antecedentes. - El Convenio de Madrid ofrecía una regulación conjunta del transporte de pasajeros y de su equipaje. Sin embargo, en los Convenios posteriores de Bruselas de 1961 y 1967, dividían en dos textos el tratamiento de la responsabilidad respecto al transporte de los pasajeros y de sus equipajes¹⁰.

El primer Convenio de Bruselas¹¹ y su protocolo, fueron aprobados el 29 de abril de 1961, entrando en vigor el 04 de junio de 1965. Este Convenio no fue suscrito por los principales Estados con actividad marítima, siendo de destacar, que nuestro país no lo ratificó. El Convenio sería de aplicación exclusiva al **«transporte internacional»**, definido, en su artículo 1.f): *«todo transporte en el que, según el contrato de transporte, el lugar de partida y el lugar de destino estén situados en un mismo Estado, siempre que haya un puerto de escala intermedia en otro Estado, o estén situados en dos Estados diferentes»*.

El ámbito de aplicación se definía en base a tres criterios:

- a) Que el buque enarbolase pabellón de un Estado contratante.
- b) Que se situase en un Estado contratante el puerto de origen.
- c) Que en un Estado contratante estuviese el puerto de destino.

Sin embargo, el Convenio no resulta de aplicación a los supuestos de transporte internacional en el que tanto el porteador, como el pasajero, pertenezcan al mismo Estado. En tal caso, el transporte se sujetaría a la

¹⁰ M. ZUBIRI DE SALINAS, *La responsabilidad civil del transportista...*, op. cit., pp. 136-140; J. L. PULIDO BEGINES, «Responsabilidad del porteador por daños a los viajeros en sus personas en el Derecho uniforme del transporte marítimo», en MADRID PARRA (coord.), *Derecho uniforme del transporte internacional: cuestiones de actualidad*, McGraw Hill, Madrid, 1998, pp. 401-402.

¹¹ Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de transport de passagers par mer.

normativa nacional de ambos. Como limitación, el Convenio de 1961 no regulaba la responsabilidad en el transporte de equipaje, limitándose al de personas, razón que motivó la necesidad del siguiente Convenio de Bruselas de 1967, que resultaría de aplicación sólo al equipaje. Este Convenio impuso al transportista el deber de garantizar que el buque se encuentre en condiciones de navegabilidad, respondiendo del empleo de la diligencia debida por sí y por sus subordinados en la prestación del transporte; además, garantizando que el buque se encontrara en condiciones idóneas para asegurar que los pasajeros viajaran sin sufrir percance alguno, que llegasen sanos y salvos a su destino.

El sistema de responsabilidad del porteador quedaba conectado al cumplimiento de dos condiciones:

1ª) Que el daño se produzca durante el transporte marítimo, definido como el periodo durante el cual el pasajero se encuentra a bordo de un buque, así como en el puerto de embarque y desembarque, sin excluir los momentos en que el pasajero se encuentra en una estación marítima, muelle u otra instalación portuaria.

2ª) Que el daño sea imputable a culpa o negligencia personal del porteador o de sus dependientes o subordinados que operen en el ejercicio de sus funciones. Tal culpa debía ser aprobada por el pasajero dañado, existiendo una presunción de culpabilidad en los casos en que la muerte o las lesiones derivasen de naufragio, abordaje, colisión, explosión o incendio.

Este sistema de responsabilidad establecía un límite máximo en la cuantía de 250.000 francos¹² Poincaré en caso de muertes o lesiones personales para cada pasajero; pudiendo acordarse, un límite de responsabilidad superior para cada persona. A diferencia del Convenio de 1961, éste de 1967, ni siquiera ha entrado en vigor. El texto pretende su

¹² 65,5 miligramos de oro con ley de 900 milésimas de fino.

aplicación a todo contrato que implique el transporte de equipaje y que esté ligado al transporte de personas.

No obstante lo anterior, el convenio diferencia entre el régimen aplicable al equipaje de cabina y al equipaje de bodega, excluyendo de su ámbito los objetos o vehículos que se transporten en virtud de una póliza de fletamento o de un conocimiento de embarque sometidos, por tanto, a la normativa sobre transportes de mercancías. Al transportista propietario del buque le impone el deber de ejercer por sí y por medio de sus dependientes, una diligencia razonable que garantice el estado de navegabilidad de la nave.

La norma básica de responsabilidad se basa en considerar que el transportista es responsable de las pérdidas y de los daños del equipaje si el hecho generador ha tenido lugar durante el transporte y es imputable a culpa o negligencia del transportista o a la de sus dependientes en el ejercicio de sus funciones. Tal culpa o negligencia se presume, salvo prueba en contrario, para el equipaje de bodega. Por lo que respecta al de camarote, el pasajero debe aportar la prueba de la culpa o negligencia. En todo caso, se presume culpa en casos de naufragio, abordaje, varadura, explosión o incendio.

Se tasa un régimen de limitación de responsabilidad del porteador con referencia al franco Poincaré, fijándose el límite en 10.000 por pasajero en caso de daños al equipaje de mano; 300.000 por vehículo y 16.000 por todo otro objeto, a parte del equipaje de mano y de los vehículos en bodega. Se admite la posibilidad de fijar límites superiores, siempre que se establezca de forma expresa y por escrito.

B) El Convenio de Atenas de 1974.- El texto de mayor importancia a nivel internacional, es el Convenio de Atenas sobre transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, de 13 de diciembre de 1974, (PAL

1974)¹³, entrando en vigor en el ordenamiento internacional el 28 de abril de 1987. España se adhirió al Convenio el 22 de septiembre de 1981, formando parte de nuestro Derecho interno, publicándose la adhesión en el BOE, el 06 de mayo de 1987. En la actualidad, son parte del Convenio de Atenas un total de 35 países que representan el 45,88 por 100 del tonelaje mundial transportado. A lo que hay que añadir la incorporación de las disposiciones como Derecho interno de la Unión Europea a raíz de la entrada en vigor del Reglamento 392/2009, de modo tal que el Convenio resulta de aplicación a todos los Estados de la Unión, aunque no sean parte del mismo.

El Convenio de Atenas exclusivamente alcanza la materia de la responsabilidad frente a los pasajeros y sus equipajes que se derive con ocasión de un contrato de transporte marítimo. La gran aportación del Convenio es que unifica el tratamiento de la responsabilidad en el transporte marítimo por los daños sufridos por los pasajeros y sus equipajes. Se consigue así el objetivo de unificar los textos de Bruselas, que había fracasado en el proyecto de Tokio. Igualmente, introduce la novedad de ofrecer un tratamiento jurídico del transportista ejecutor.

El Convenio de Atenas mantiene un sistema de responsabilidad por culpa con inversión de la carga de la prueba en los casos de accidentes causados por sucesos relacionados con la navegación, tanto para la persona como para el equipaje de camarote; mientras que, para los vehículos y el equipaje de bodega, se mantiene tal presunción cualquiera que sea el origen del daño, tanto accidentes debidos a circunstancias de la navegación como a los que no.

El Convenio de Atenas supuso un incremento del límite de la indemnización en caso de responsabilidad a los 700.000 francos Poincaré en caso de muerte o lesiones corporales de los pasajeros. La

¹³ En origen: «Athens Convention relating to the carriage of passengers and their luggage by sea». Nos referiremos a él con la abreviatura CA o PAL 1974.

responsabilidad derivada para el transportista de la pérdida o daños sufridos por el equipaje de camarote no excederá los 12.500 francos por pasajero; siendo el límite de 50.000 francos para cada vehículo incluyendo los equipajes transportados en su interior; y quedando la responsabilidad sometida a un límite de 18.000 francos por los equipajes en bodega.

C) El Protocolo de Londres de 2002.- La revisión siguiente del Convenio de Atenas tuvo lugar a través del Protocolo adoptado en Londres el 01 de noviembre de 2002. Significar que la Unión Europea lo ha adoptado como Derecho interno a través de la Decisión del Consejo de 12 de diciembre de 2006, y posteriormente lo ha incorporado dentro de su normativa sobre responsabilidad en el transporte marítimo de pasajeros a través del Reglamento 392/2009. A nivel internacional, a diferencia de su predecesor de 1990, el Protocolo de 2002, sí cuenta ya con el número de ratificaciones requeridas, por lo que entró en vigor el 23 de abril de 2014; un año después de la última ratificación, por Bélgica.

En el protocolo se establece el deber de suscribir un seguro obligatorio u otro sistema de garantía financiera por importe no inferior a 250.000 DEG por pasajero en cada caso. Los buques deberán contar con un certificado que justifique la vigencia de la aseguración o de la garantía financiera, conteniendo el protocolo un anexo en el que se establece el modelo de certificado.

Una de las principales novedades introducidas por el Protocolo sobre el Convenio de Atenas es el cambio de redacción y de sistemática, añadiendo la zozobra como suceso relacionado con la navegación.

Los límites de responsabilidad han sido aumentados significativamente en el Protocolo al objeto de reflejar las condiciones actuales. Así, la responsabilidad del porteador en caso de muerte o daños

personales a un pasajero se fija en un imite de 400.000 DEG por pasajero por cada viaje. Se establece, además, un sistema de responsabilidad de doble nivel. En caso de daños derivados de sucesos relacionados con la navegación, el transportista será responsable hasta un límite de 250.000 DEG, salvo que pruebe que el incidente estuvo provocado por circunstancias de guerra, hostilidades, guerra civil, insurrección, catástrofes naturales o fuerza excepcional, inevitable e irresistible, o bien que el hecho dañoso estuvo totalmente provocado por un acto u omisión de un tercero provocado con intención de causar el incidente.

Si la pérdida supera el límite, porteador será responsable hasta un máximo de 400.000 DEG por pasajero y viaje, a no ser que pruebe que el incidente que produjo la pérdida tuvo lugar sin culpa o negligencia del porteador. Por lo que respecta a los daños en el equipaje, los límites se aumentan a 2.250 DEG para el equipaje de camarote, 12.700 DEG para los vehículos y su contenido y 3.375 DEG para los demás equipajes. Del mismo modo, y en forma similar a lo pretendido en el Protocolo de 1990, se establecen unos mecanismos más sencillos para aumentar los límites máximos de la responsabilidad en un futuro.

2) Régimen de Responsabilidad del Transportista por Daños según Convenio PAL. -

El Convenio PAL fue aprobado para garantizar un régimen uniforme de indemnización por los daños producidos a los pasajeros y a sus equipajes en los transportes marítimos internacionales, a través de una normativa de carácter imperativo y recogiendo el derecho del transportista a limitar la cuantía de la deuda de resarcimiento. Esta normativa basa la responsabilidad en la culpa, aunque el Protocolo PAL/2002 introduce un importante supuesto de responsabilidad cuasi-objetiva. —

En cuanto al régimen, existe cierta identidad para el Convenio PAL/74/76 y el Convenio PAL/2002, *(y por tanto también para el Reglamento*

CE 392/2009, que lo que hace fundamentalmente es ampliar en la Unión Europea el ámbito de contratos de pasaje sobre los que recae el régimen material de PAL); si no se hace referencia expresa a sus pocas, pero sustanciales, diferencias.

Conviene tener muy presente que la regulación que hace la LNM española del contrato de pasaje, remite expresamente en lo que se refiere a la responsabilidad del transportista (*del “porteador”, según su propia nomenclatura*), precisamente al Convenio PAL y a la normativa europea (lo hace en el artículo 298.1), con lo que trata de garantizar la uniformidad de régimen en este extremo en cualquier contrato de pasaje, tanto el que se encuentre bajo el ámbito de aplicación de PAL (*y en su caso bajo el Reglamento CE 392/2009*) como fuera de él¹⁴.

A) La Naturaleza imperativa de las normas

El Convenio PAL proclama que se tendrá por nula y sin efecto toda estipulación contractual que, convenida antes de ocurrido el hecho causante del daño físico al pasajero o material al equipaje, pretenda eximir al transportista de su responsabilidad, o establecer un límite de responsabilidad inferior, o desplazar la carga de la prueba sobre el demandante o limitar las posibilidades de elección de Tribunal de éste, respecto a lo establecido en PAL (artículo 18). Eso sí, se toleran pactos de agravación de la responsabilidad del transportista, como sucede en las RLHV.

Añadir aquí, que, en lo que se refiere a España, el artículo 298.2 LNM expresamente declara similar carácter de Derecho Imperativo relativo a la normativa sobre responsabilidad del transportista, al decir que no tendrán efecto las cláusulas contractuales que pretendan directa o indirectamente atenuar o anular aquella responsabilidad en perjuicio del titular del derecho a exigir las indemnizaciones. Con ello consigue garantizar tal efecto, incluso

¹⁴ Sin perjuicio, eso sí, de las diferencias de matiz a nivel conflictual que se derivan del origen del mandato.

en los contratos que quedasen fuera del ámbito de aplicación directa de PAL y donde la introducción del contenido material de éste resultase no de mandato de PAL sino de mandato de la ley interna.

B) Los Supuestos de responsabilidad y las excepciones

El Convenio PAL, (artículo 3) comprende en su ámbito, tanto las reclamaciones por el perjuicio derivado de daños personales a los pasajeros, cuanto las derivadas de los daños materiales a sus equipajes. La prueba de la cuantía del perjuicio o daño es de incumbencia del demandante¹⁵.

Quedan fuera del ámbito de, Convenio PAL, las reclamaciones de los pasajeros que no hayan sufrido daños personales y sean relativas a la inejecución o ejecución parcial o defectuosa de la obra del transporte (*cancelación, retraso, interrupción del viaje, cambio de itinerario, etc.*). Este tipo de incumplimientos y la responsabilidad que generan, se disciplinan en la normativa específica que exista al efecto, bien de la Unión Europea, (*como el Reglamento UE 1177/2010*), bien interna (*como en España la propia LNM, la normativa de consumo o en último término el Derecho Común*).

C) El Periodo de responsabilidad

El Convenio PAL contiene unas reglas (artículo 1.8) dirigidas a delimitar el período temporal de la responsabilidad del transportista. Hay que tener en cuenta que para que haya responsabilidad del transportista, el suceso que ocasionó el daño personal al pasajero o el daño material al equipaje debe haber ocurrido dentro del periodo de responsabilidad (*lo que en el Convenio es denominado “durante la realización del transporte”*).

¹⁵ Añadir asimismo que PAL exime de responsabilidad al transportista por las pérdidas o daños producidos a los objetos de valor que formen parte del equipaje de los pasajeros pero que no hayan sido entregados al transportista ni admitidos por éste en su custodia (artículo 5), así como excepciona la responsabilidad del transportista por los daños ocasionados por un suceso de carácter nuclear bajo ciertas circunstancias (artículo 20).

Incumbe siempre al demandante, demostrar que el suceso que ocasionó el perjuicio ha ocurrido durante el período de responsabilidad.

En principio, el régimen es idéntico para el pasajero y para su equipaje de camarote. En efecto, en uno y otro caso, el período de responsabilidad comprende todo el tiempo, durante el cual el pasajero y/o su equipaje están a bordo del buque, y también el que transcurre durante el curso de embarque o desembarque, bien sea directamente desde el muelle o estación, bien a través de un transporte auxiliar por agua, con tal de que el precio de este transporte esté incluido en el del pasaje o la embarcación utilizada para realizarlo haya sido puesta por el transportista a disposición del pasajero. La diferencia estriba en que, respecto al pasajero, el período no incluye el tiempo durante el cual se encuentre en tierra, sea en una terminal o estación marítima o en un muelle o en cualquier otra instalación portuaria. Y sin embargo, sí abarca dicho período respecto al equipaje de camarote, siempre que el transportista, su empleado o su agente se hayan hecho cargo de dicho equipaje y no lo hayan entregado al pasajero. Pero esta “ampliación” del periodo de responsabilidad que en general se aplica al equipaje de camarote, no se aplica sin embargo al equipaje del pasajero que está dentro o sobre el vehículo de éste.

Y por lo que respecta al equipaje que no sea de camarote (*es al que la LNM denomina equipaje de bodega*) el período de responsabilidad se corresponde con el de posesión del mismo por el transportista, por sus empleados o por sus agentes.

D) El Fundamento de la responsabilidad y la carga de la prueba

Aquí (artículo 3) sí hay diferencias sustanciales entre el Convenio PAL/74/76 y el Convenio PAL/2002. Con el Protocolo PAL/2002, el régimen queda de esta manera:

Artículo 3 PAL según Protocolo 2002	TIPO DE RESPONSABILIDAD Y CARGA DE LA PRUEBA
3.1) Daños personales por accidente marítimo hasta 250000 DEG	Responsabilidad cuasi objetiva <i>(El transportista será responsable salvo que pruebe: suceso resultó de acto de guerra, hostilidades, guerra civil, insurrección o fenómeno natural excepcional, inevitable e irresistible, o fue</i>
3.1. Daños personales por accidente marítimo 250000 DEG	Responsabilidad por negligencia <i>Transportista carga con la prueba de su diligencia</i>
3.2) Daños personales por causas distintas	Responsabilidad por negligencia <i>Demandante carga con la prueba de la negligencia</i>
3.3) Daños al equipaje de camarote	Responsabilidad por negligencia <i>Transportista carga con la prueba de su diligencia en caso de accidente marítimo. Demandante carga con</i>
3.4) Daños al equipaje no de camarote	Responsabilidad por negligencia <i>Transportista carga con la prueba de su diligencia</i>

E) Límites de responsabilidad, variabilidad, y pérdida del derecho a limitar

Tanto en el Convenio PAL/74/76 como en Convenio PAL/2002 (artículos 7 y 8) se establecen límites de responsabilidad, distintos, según se trate de daños personales (muerte o lesiones) o de las distintas clases de

equipajes (de camarote, vehículos, resto de equipaje). La diferencia sustancial entre PAL/74/76 y PAL/2000 radica en la amplísima elevación de los límites del segundo respecto al primero¹⁶.

SUPUESTOS <i>(Artículo 3 PAL según Protocolo 2002)</i>	LÍMITE DE RESPONSABILIDAD <i>(Artículos 7 y 8 PAL según Protocolo 2002)</i>
3.1 y 3.2) Daños personales	400000 DEG por persona y suceso
3.3) Daños al equipaje de camarote, excepto lo transportado en el	2250 DEG por persona y transporte
3.3 y 3.4) Daños al vehículo y lo transportado en él	12700 DEG por vehículo y transporte
3.3 y 3.4) Daños a equipaje no de camarote, pero no transportado en	3375 DEG por pasajero y transporte

La LNM española, por su parte, en su artículo 299.1 remite expresamente en materia de límites de responsabilidad a PAL, tal como esté vigente en España. Añade en artículo 299.2 la precisión de que si el equipaje se transporta con valor declarado, aceptado por el porteador, el límite de su responsabilidad se corresponderá con ese valor.

¹⁶ Por otra parte, tanto el Convenio PAL/74/76, como el Convenio PAL/2002, dejan en libertad a los legisladores de los Estados Parte para fijar límites per cápita más elevados respecto a los transportistas nacionales suyos (artículo 7.2) en caso de daños personales. Ambos permiten también que el transportista agrave su responsabilidad, acordando con el pasajero, expresamente y por escrito (normalmente en el billete de pasaje), límites de responsabilidad más elevados (artículo. 10.1). Estos acuerdos no serán oponibles al transportista ejecutor salvo que éste los acepte por escrito. Igualmente, tanto en PAL/74/76 como en PAL/2002 el transportista pierde el derecho a limitar si el interesado en ello demuestra que los daños fueron consecuencia de dolo o de dolo eventual. Eso sí, el transportista mantiene su derecho a limitar cuando el daño se produzca por dolo o dolo eventual del capitán u otro empleado o agente suyo (y tales dependientes o agentes responderán en ese caso ilimitadamente si son directamente demandados por el perjudicado).

F) Relación de la limitación del Convenio PAL y la limitación con otros Convenios

Es importante mencionar la relación entre el régimen de limitación PAL (régimen sectorial) y el contenido en otros Convenios de limitación por créditos marítimo, particularmente el LLMC/76/96 (régimen general):

- Por un lado, los pasajeros han de presentar sus reclamaciones con arreglo a las disposiciones PAL, siempre que éste sea aplicable al accidente que da origen a la responsabilidad.
- Por su parte, el transportista tiene el derecho de invocar, bien los límites del referido PAL, bien los de otros Convenios de limitación de responsabilidad a los que se pueda acoger, según le resulte más conveniente¹⁷.

G) Los Sujetos responsables

a) Concurrencia de transportista contractual y del transportista efectivo

El pasajero perjudicado puede dirigir su acción, solidariamente, bien contra el transportista contractual, bien contra el transportista ejecutor o bien contra ambos, y el transportista ejecutor adquiere los mismos derechos y obligaciones que el Convenio establece para el transportista contractual.

b) Reclamaciones directas contra los dependientes o agentes de los transportistas

¹⁷ Hay que recordar aquí que el LLMC/76/96 establece un régimen especial de limitación en los supuestos de daños personales (ver epígrafe 3.4.11 del Tema 3), que incluso faculta a las legislaciones nacionales para regular específicamente sobre la limitación en estos supuestos, respetando siempre un "suelo" de responsabilidad fijado por el propio LLMC/76/96.

El Convenio PAL deja la cuestión sobre la posibilidad de reclamar directamente a los dependientes o agentes a lo que diga el Derecho nacional que resulte aplicable. Lo único que hace es colocarles en la misma posición jurídica que corresponde a sus principales para el supuesto de que dicha acción sea admisible por los tribunales: podrán valerse de las mismas fórmulas de defensa, excepciones y limitaciones que PAL reconoce al transportista (eso sí, a condición de que demuestren que actuaron en el desempeño de sus funciones).

H) Notificación de daños

El Convenio PAL regula las reservas o declaraciones que debe hacer el pasajero cuando se produzcan daños a sus equipajes (Artículo. 15). Así, debe notificar esos daños por escrito al transportista o a su agente, en unos plazos que difieren según las circunstancias. Se presume que el pasajero recibió su equipaje en buen estado (Artículo. 15.2).

I) La Prescripción de la acción

El Convenio PAL establece un plazo general de dos años para la prescripción del derecho a entablar acciones por daños y perjuicios debidos a la muerte o a lesiones personales de un pasajero o a la pérdida o daños sufridos por el equipaje (Artículo 16.1). Este plazo bianual se ve, no obstante, modulado por ciertas reglas de (Artículo 16.2).

J) La Regla de competencia judicial internacional en PAL

Los artículos 17 y 18 del Convenio PAL contienen una regla de competencia judicial internacional específicamente para las acciones en virtud del PAL. Por ella, el demandante cuenta con cuatro foros electivos (de Tribunales de Estado-Parte, lógicamente), cabiendo asimismo pacto de sumisión acordado con posterioridad al suceso dañoso (y no siendo válido, en protección del viajero, ningún pacto previo de sumisión).

3) Extinción del contrato de pasaje en la LNM

La LNM contiene un artículo, el 297, titulado “Extinción del contrato”, donde se recogen ciertos supuestos, que impiden o dificultan notoriamente la ejecución del contrato de pasaje, y para los que se da solución, pasando por una extinción anticipada del contrato. Dice así:

«Quedará extinguido el contrato en los casos siguientes:

- a) Cuando el pasajero no embarcase en la fecha fijada, en cuyo caso el porteador hará suyo el precio del pasaje, salvo que la causa de la falta de embarque sea la muerte o enfermedad del pasajero o de los familiares que le acompañasen y se haya notificado sin demora o se haya podido sustituir al pasajero por otro.*
- b) Cuando por causas fortuitas el viaje se hiciera imposible o se demorase, en cuyo caso el porteador devolverá el precio del pasaje y quedará exento de responsabilidad.*
- c) Por toda modificación importante en horarios, escalas previstas, desviación del buque de la ruta pactada, las plazas de acomodación adquiridas por el pasajero y las condiciones de comodidad convenidas, en cuyo caso, si el pasajero opta por la resolución, tendrá derecho a la devolución del precio total del pasaje o de la parte proporcional del mismo correspondiente al trayecto que falte por realizar y a la indemnización de daños y perjuicios, si la modificación no se debiera a causas justificadas.*
- d) Si antes de comenzar el viaje o durante su ejecución surgieran eventos bélicos que expusieran al buque o al pasajero a riesgos imprevistos, en cuyo caso ambas partes podrán solicitar la resolución sin indemnización.*

e) Si una vez comenzado el viaje el pasajero no pudiera continuarlo por causas fortuitas, en cuyo caso el porteador tendrá derecho a la parte proporcional del precio según el trayecto realizado».

II.2.3.- Herramienta III. La Ley 14/2014 de Navegación Marítima

La Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (LNM), regula las principales instituciones del Derecho de la navegación marítima. Lleva a cabo una reforma del Derecho marítimo español coordinado con el Derecho marítimo internacional. Esta norma permite resolver y superar las contradicciones existentes entre los diversos convenios internacionales vigentes en España. Se consigue así, regular las actividades propias del tráfico marítimo, constituido por el propio medio geográfico y los espacios físicos, así como los instrumentos y los vehículos. De este modo, se garantiza la coherencia del Derecho español con los distintos convenios internacionales en materia de Derecho marítimo.

La LNM tiene por objeto regular las situaciones, actos y relaciones jurídicas nacidas por razón de la navegación marítima, entendiéndose aquella que se realiza por las aguas del mar, y en su caso, también por las aguas continentales accesibles a los buques. En el artículo 1, se define el objetivo y ámbito de aplicación:

- 1. El objeto de esta ley es la regulación de las situaciones y relaciones jurídicas nacidas con ocasión de la navegación marítima.*
- 2. Además de la que se realiza por las aguas del mar, también se considera navegación marítima la que se lleva a cabo por las aguas de los ríos, canales, lagos o embalses naturales o artificiales, cuando sean accesibles para los buques desde el mar, pero sólo hasta donde se haga sensible el efecto de las mareas, así como en los tramos navegables de los ríos hasta donde existan puertos de interés general.*

3. La navegación por las aguas interiores se regirá por la legislación reguladora del dominio público hidráulico.

La LNM está dividida en 10 títulos y un título preliminar, en el que se expresan las disposiciones generales, incluyendo el objeto y ámbito de aplicación. En éste, además, se responde a las orientaciones más actuales del Derecho marítimo. Los diez títulos descritos son los siguientes:

- Título I: La ordenación administrativa de la navegación. Está basado en la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar (CNUD/UNCLOS). Este título se estructura en seis capítulos, en los que se establecen las normas de la policía de la navegación que se aplican a todos los buques que se encuentren en espacios marítimos españoles, incluyendo así a los buques nacionales, embarcaciones y artefactos navales.
- Título II: Los vehículos de la navegación. Se establece la regulación del estatuto jurídico del buque, definiéndolo como vehículo destinado a la navegación, que incluye también situaciones estáticas transitorias (buque en construcción, fondeado o varado) y excluyendo así a artefactos navales y plataformas fijas.
- Título III: Los sujetos de la navegación. Se realiza una renovación de los sujetos de la navegación, estableciendo una distinción entre el propietario y el armador. Se define la libertad profesional del capitán para tomar decisiones en materia de seguridad y protección del medio ambiente.
- Título IV: Los contratos de utilización del buque. Se regula la responsabilidad del porteador por daños y averías de las cosas transportadas, manteniendo el régimen vigente, contenido en las Reglas de La Haya-Visby.
- Título V: Los contratos auxiliares de la navegación. Los contratos a los que se hace alusión son los contratos de gestión naval, contrato de consignación de buques, contrato de pasaje y contrato de manipulación portuaria.

- Título VI: Los accidentes de la navegación. Se regula el abordaje, el naufragio y el hundimiento de buques. Se establece un régimen para la contaminación marítima. En cuanto a la avería común, se siguen las Reglas de York y Amberes. Sobre salvamento marítimo, la ley remite al Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo.
- Título VII: La limitación de la responsabilidad. Simplifica los regímenes anteriores (internos e internacionales) sobre la limitación de la responsabilidad, partiendo del Convenio sobre la limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo.
- Título VIII: Contrato de seguro marítimo. Se establecen los criterios para la ejecución del seguro marítimo, basándose en los modelos de pólizas y cláusulas de tipo anglosajón.
- Título IX: Especialidades procesales. Se refiere a las especialidades jurisdicción y competencia, el embargo preventivo de buques, la venta forzosa de buques y el procedimiento para limitar la responsabilidad por créditos marítimos.
- Título X: Certificación pública de determinados expedientes de derecho marítimo. Se actualiza el régimen general aplicable al tráfico marítimo, renovando los expedientes de jurisdicción voluntaria, eliminando la autorización para la descarga del buque, las obligaciones derivadas del contrato de transporte marítimo o la apertura de escotillas; mientras que se mantienen la protesta de mar e incidencias del viaje, la liquidación de la avería gruesa, el depósito y venta de mercancías y equipajes en el transporte marítimo y la enajenación de efectos mercantiles alterados o averiados. Además, se introduce un nuevo expediente relativo al extravío, sustracción o destrucción del conocimiento de embarque.

Como se ha visto, La Ley de Navegación Marítima regula todos los aspectos correspondientes a la navegación marítima, pero este Trabajo de Fin de Máster se centra en el estudio del contrato de pasaje, cuya regulación específica viene establecida en el Título IV – *De los contratos de utilización*

del buque –, capítulo III – *Del contrato de pasaje* – en los artículos 287 al 300. En el artículo 287 se define el concepto de la siguiente manera:

1. *Por el contrato de pasaje marítimo el porteador se obliga, a cambio del pago de un precio, a transportar por mar a una persona y, en su caso, su equipaje.*
2. *Las disposiciones de este capítulo no se aplicarán al transporte amistoso ni al pasaje clandestino. No obstante, se aplicarán a los transportes gratuitos realizados por un porteador marítimo de pasajeros.*

El usuario no tiene la oportunidad de negociar de modo individualizado las condiciones del transporte, aceptando aquellas predispuestas en un formulario impreso, siendo de ordinario el reverso del billete el único documento contractual que recoge los derechos y obligaciones de las partes.

Las características del billete del pasaje vienen establecidas en los artículos 288 y 289. En el artículo 288 – *Menciones del billete de pasaje* – se describen las características del billete del pasaje. Éste debe contener las siguientes menciones: lugar y fecha de emisión, nombre y dirección del porteador, nombre del buque, clase y número de cabina o de la acomodación, precio del transporte o carácter gratuito de mismo, punto de salida y destino, fecha y hora de embarque, así como la de llegada o la duración estimada del viaje; indicación de la ruta a seguir, así como de las escalas previstas y las restantes condiciones en que haya de realizarse el transporte. En este artículo se indica, además que en el caso de que las embarcaciones que presten servicios en el interior de zonas delimitadas por las autoridades marítimas, el billete de pasaje podrá ser sustituido por un tique que indique el nombre del porteador, el servicio efectuado y el importe del mismo. El billete podrá emitirse al portador o a favor de persona determinada, siempre y cuando se realice con el consentimiento del porteador, tal y como establece el artículo 289 – *Emisión del billete de pasaje* –.

A lo largo de los siguientes artículos (artículos 290 al 293) se definen unas obligaciones concretas para el porteador basándose en la protección del consumidor que utiliza los servicios del transporte. Éste, tal y como establece el artículo 290 – *El estado de navegabilidad* – es el encargado de poner y conservar el buque en estado de navegabilidad y convenientemente armado, equipado y aprovisionado para realizar el transporte convenido y para garantizar la seguridad y la comodidad de los pasajeros a bordo. Asimismo, el porteador debe poner a disposición de los pasajeros el buque, así como los espacios establecidos y las plazas de acomodación. Otra de las obligaciones del porteador viene definida en el artículo 291 – *Obligación de realizar el viaje* – donde es el encargado de emprender el viaje y realizarlo hasta el punto de destino sin demora injustificada y por la ruta pactada o por la más apropiada. Deberá, además, prestar los servicios complementarios y la asistencia médica. En el caso de que se interrumpiera el viaje antes de llegar al puerto de destino por averías del buque, tal y como indica el artículo 292 – *Interrupción del viaje* – el porteador deberá correr con los gastos de manutención y alojamiento de los pasajeros. Si el buque quedara inhabilitado definitivamente, el porteador deberá proveer a su costa el transporte hasta el destino pactado.

Las obligaciones del pasajero vienen definidas en el artículo 293 – *Derechos y obligaciones del pasajero* – de la siguiente manera:

1. El pasajero tiene derecho a exigir del porteador el cumplimiento de las obligaciones que le incumben.
2. El pasajero deberá pagar el precio del pasaje, presentarse oportunamente para su embarque y observar las disposiciones establecidas para mantener el buen orden y la seguridad a bordo.

Las características del equipaje vienen establecidas en los artículos 294 al 296. En ellos se indica que el porteador, de acuerdo con el artículo 294 – *Deberes del porteador con respecto al equipaje* –, deberá transportar el equipaje con los límites de peso y volumen fijados por el mismo. Cuando se

excedan los límites establecidos el pasajero será informado de las limitaciones de su equipaje y su correspondiente coste adicional. El artículo 295 – *Equipaje* – define el concepto de equipaje y los diferentes tipos de la siguiente manera:

1. Equipajes: son los bultos o vehículos de turismos transportados por el porteador en virtud de un contrato de pasaje, quedando excluidos los que sean por un contrato de transporte de mercancías o los animales vivos.
2. Equipaje de camarote: aquel que el pasajero tenga en su camarote o en el vehículo transportado o el que conserva bajo su posesión.
3. Equipaje de bodega: son los vehículos de turismo y bultos entregados al porteador. Éste deberá registrar los siguientes datos: número y peso de los bultos o vehículos, nombre del establecimiento del porteador, nombre del pasajero, puerto de salida y de destino, valor declarado y precio del transporte.

Cuando las mercancías sean peligrosas, deberán declararse al porteador y tener su consentimiento para poder ser transportadas. Si estas mercancías suponen un peligro, podrán ser desembarcadas, destruidas o transformadas en inofensivas, sin derecho a recibir una indemnización.

El artículo 296, con remisión a los artículos 236 y 237, prevé un derecho de preferencia sobre el equipaje de bodega para el pago del precio, demoras y otros gastos ocasionados, hasta su entrega y durante los quince días posteriores. Además, se configura un derecho de retención del equipaje en su poder mientras no le paguen dichas cantidades.

Tal y como indica el artículo 297 – *Extinción del contrato* –, un contrato quedará extinguiendo en los siguientes casos:

- a) Cuando el pasajero no embarca en la fecha fijada. En este caso el porteador se quedará con el precio del pasaje.

- b) Cuando el viaje fuera imposible o se demorase. El porteador, en este caso, deberá devolver el precio del pasaje.
- c) Cuando sea modificado el horario, las escalas, las plazas de acomodación o la ruta. En dicho caso, el pasajero también tendrá derecho a la devolución del precio total del pasaje o la parte proporcional correspondiente.
- d) Si una vez comenzado el viaje, el pasajero no pudiera continuarlo, el porteador tendrá derecho a la parte proporcional del precio.

Con el fin de regular la responsabilidad del porteador con respecto al transporte de pasajeros y sus equipajes, la LNM, en el artículo 298 – *Régimen de responsabilidad* –, se remite al Convenio Internacional relativo al Transporte de Pasajeros y sus Equipajes por Mar (PYE/PAL). Además, el artículo 299 añade que la responsabilidad del porteador queda limitada a las cantidades establecidas en el Convenio Internacional relativo al Transporte de Pasajeros y sus Equipajes por Mar y Protocolos que lo modifican vigentes en España.

En el último artículo, artículo 300 – *Seguro obligatorio* –, se impone la obligación del porteador, para el transporte en un buque de más de doce pasajeros, de suscribir un seguro obligatorio de responsabilidad por la muerte y lesiones corporales de los pasajeros que transporte, con un límite por cada pasajero y cada accidente no inferior a lo que establezcan los convenios y las normas de la Unión Europea.

II.2.4.- Herramienta IV. Principal normativa de la Unión Europea sobre el transporte de pasajeros.

El Reglamento (CE) Nº 392/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre la Responsabilidad de los Transportistas de Pasajeros por mar en caso de accidente.

En la Unión Europea, desde el 01 de enero de 2013, resulta de aplicación el Reglamento Nº 392/2009, de 23/04/2009, sobre la responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente.

El citado Reglamento establece el régimen comunitario de responsabilidad y seguro aplicable al transporte de pasajeros por mar de conformidad con las disposiciones del Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar de 1974, modificado por el Protocolo de 2002, que figuran en su Anexo I, y la reserva y directrices de la Organización Marítima Internacional, (en adelante OMI), para la aplicación del Convenio de Atenas aprobadas en fecha 19/10/2006, que se concretan en su Anexo II, y todo ello con carácter vinculante.

El Reglamento se aplica a todas las compañías de transporte internacional, incluido el transporte entre los Estados miembros de la UE, y a determinados tipos de transporte nacional, siempre que:

- a) El buque enarbole el pabellón de un Estado miembro o esté matriculado en un Estado miembro.
- b) El contrato de transporte se haya concertado en un Estado miembro.
- c) El lugar de partida o destino estén situados en un Estado miembro, de acuerdo con el contrato de transporte.

Regula la responsabilidad del transportista con respecto a los pasajeros, su equipaje y sus vehículos, así como los equipos de ayuda a la movilidad, en caso de accidente.

Con la entrada en vigor del Reglamento son de aplicación en el ámbito comunitario los preceptos del Protocolo de 2002 que se incorporan al Reglamento en su Anexo I, aun cuando el propio Protocolo de 2002 no hubiera entrado en vigor de forma independiente.

Otra consecuencia de la entrada en vigor, del Reglamento 392/2009, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre la responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente, es que a partir de esa fecha está vigente un nuevo régimen comunitario de responsabilidad del transportista de pasajeros por mar, que refleja lo establecido en el Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar de 1974, según la redacción dada al mismo por su Protocolo de 2002, aprobado el 01 de noviembre de 2002, con la promoción y cobertura de la Organización Marítima Internacional, (OMI).

Se ha de significar por su importancia, como novedad, la obligación de los transportistas de tener suscrito un seguro o una garantía financiera que cubra la responsabilidad en caso de muerte o lesiones de los pasajeros. La vigencia de dicho seguro se acreditará mediante la expedición de un certificado por las autoridades competentes de cada Estado miembro. Lo que obliga a que cada Estado miembro regule dicho seguro o garantía financiera.

En este orden, en España y con la finalidad de que los buques afectados puedan disponer del correspondiente certificado de seguro o garantía financiera para poder navegar o entrar o salir de un puerto español con destino a puertos extranjeros, el gobierno aprobó el Real Decreto 270/2013, de 19 de abril, en el que se regula la expedición de los certificados. (*«BOE» núm. 111, de 09/05/2013, páginas 34838 a 34842, ambas incluidas*).

El seguro o la garantía financiera cubrirán la responsabilidad civil del transportista en la forma y condiciones establecidas en el Reglamento europeo y por la cuantía en derechos especiales de giro exigible, calculada

de acuerdo con lo previsto en el anexo I del Reglamento y teniendo en cuenta la reserva y las directrices para la aplicación del Convenio de Atenas aprobadas por el Comité Jurídico de la OMI el 19/10/2006 recogidas en el anexo II del Reglamento 392/2009. A efectos de la definición del derecho especial de giro y su conversión, se estará a lo previsto por el artículo 9 del Convenio de Atenas, incorporado en el anexo I del Reglamento.

No obstante lo anterior, el pago de la cantidad fijada en concepto de indemnización se hará en la moneda nacional, el euro, convirtiéndose a la misma la cuantía fijada en derechos especiales de giro.

Como consecuencia inmediata, cualquier transportista que efectúe de hecho la totalidad o parte del transporte de pasajeros por mar, habrá de mantener un seguro o una garantía financiera que cubra su responsabilidad, tal y como establece el Reglamento 392/2009, quedando prohibida la navegación a todo buque español dedicado al transporte de pasajeros por mar, si no lleva a bordo el certificado acreditativo de la existencia de dicho seguro o garantía financiera.

Asimismo, queda prohibida la entrada en puerto o la salida de puerto a todo buque extranjero a los que les sea de aplicación el Reglamento 392/2009, si no lleva a bordo un certificado del seguro o de otra garantía financiera en vigor y expedido de conformidad con el mismo, y que cubra hasta el límite de responsabilidad que le corresponda de acuerdo con lo estipulado en dicho Reglamento.

El certificado acreditativo de la existencia de seguro o de la garantía financiera distinta del seguro se solicitará a la Dirección General de la Marina Mercante por el transportista o las entidades que cubran la responsabilidad. La solicitud deberá efectuarse con una antelación no inferior a treinta días desde la fecha en que se pretenda que tenga efectos el certificado, salvo casos excepcionales, debidamente justificados, en los que la autoridad expedidora del certificado podrá reducir el plazo.

Debe reseñarse por su importancia que, aunque el Convenio de Atenas resulta aplicable a cualquier transporte internacional, el Reglamento europeo amplía el ámbito de aplicación de las disposiciones del citado convenio al transporte marítimo de pasajeros dentro de un Estado miembro a bordo de buques de las clases A y B, según son definidos en el artículo 4 de la Directiva 98/18/CE del Consejo, de 17/03/1998, sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje, que fue traspuesta al ordenamiento interno mediante el Real Decreto 1247/1999, de 16 de julio, sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje que realicen travesías entre puertos españoles.

El Reglamento 392/2009 permite en el artículo 11, que los Estados miembros pudieran aplazar su aplicación hasta cuatro años, en los supuestos de transporte por mar que se realizaran dentro de un Estado miembro a bordo de buques de la citada clase A y hasta el 31 de diciembre de 2018 para los supuestos de transporte por mar que se realice dentro de un Estado miembro a bordo de los buques de la clase B. En este sentido, la disposición transitoria del Real Decreto 270/2013, de 19 de abril, hace uso de dicha facultad de aplazamiento. Así, los buques de la clase A que realicen viajes exclusivamente entre puertos o puntos en los que España ejerce soberanía, no vendrán obligados a cumplir con estas obligaciones hasta el 31 de diciembre de 2014. Por su parte, los buques de la clase B que realicen viajes exclusivamente entre puertos o puntos en los que España ejerce soberanía, hasta el 31 de diciembre de 2018.

I) DERECHOS DE LOS PASAJEROS

A) Derecho a una indemnización en caso de muerte o lesiones de los pasajeros

Siempre que el suceso esté relacionado con la navegación, el pasajero tiene derecho a una indemnización del transportista o de la compañía

aseguradora del transportista de hasta 250.000 DEG en cualquier caso, a excepción de que se deba a circunstancias ajenas a la voluntad del transportista (por ejemplo, acto de guerra, catástrofe natural o acto de un tercero). La indemnización puede llegar a 400.000 DEG a menos que el transportista demuestre que el suceso no es imputable a su culpa o negligencia.

Si por el contrario, el suceso no está relacionado con la navegación, el pasajero tiene derecho a una indemnización del transportista o de la compañía aseguradora del transportista de hasta 400 000 DEG, siempre que demuestre que el suceso es imputable a la culpa o negligencia del transportista.

B) Derecho a indemnización en caso de pérdida o daños sufridos por el equipaje de camarote.

Si el suceso relacionado con la navegación, el pasajero tiene derecho a una indemnización del transportista de hasta 2.250 DEG, a menos que el transportista demuestre que el suceso no es imputable a su culpa o negligencia.

Por el contrario, si el suceso no está relacionado con la navegación, el pasajero tiene derecho a una indemnización del transportista de hasta 2.250 DEG, siempre que demuestre que el suceso es imputable a la culpa o negligencia del transportista.

C) Derecho a indemnización por la pérdida o daños sufridos por equipaje que no sea de camarote.

El pasajero tiene derecho a una indemnización del transportista de hasta 12.700 DEG (vehículos, incluidos los equipajes transportados en el interior de estos o sobre ellos) o 3.375 DEG (otro equipaje), a menos que el

transportista demuestre que el suceso no es imputable a su culpa o negligencia.

D) Derecho a indemnización en caso de pérdida o daños sufridos por objetos de valor.

El pasajero tiene derecho a una indemnización del transportista de hasta 3.375 DEG por la pérdida o daños sufridos por dinero, efectos negociables, oro, plata, joyería, ornamentos y obras de arte únicamente cuando tales objetos hayan sido entregados al transportista y este los haya aceptado para custodiarlos.

E) Derecho de un pasajero con movilidad reducida a una indemnización en caso de pérdida o daños sufridos por los equipos de ayuda a la movilidad u otros equipos específicos.

Siempre que el suceso esté relacionado con la navegación, el pasajero tiene derecho a una indemnización del transportista, correspondiente al valor de reposición o el coste de reparación del equipo de que se trate, a menos, que el transportista demuestre que el suceso no es imputable a su culpa o negligencia.

En caso de que el suceso no esté relacionado con la navegación, el pasajero tiene derecho a una indemnización del transportista correspondiente al valor de reposición o el coste de reparación del equipo de que se trate, si demuestra que el suceso es imputable a la culpa o negligencia del transportista.

F) Derecho a un anticipo en caso de un suceso relacionado con la navegación.

En caso de muerte o lesiones, el pasajero, tendrá derecho a recibir un anticipo para cubrir las necesidades económicas inmediatas. El pago se

calculará sobre la base de los daños sufridos, se abonará en el plazo de 15 días y no podrá ser inferior a 21.000 EUR en caso de muerte.

II) CUESTIONES PROCEDIMENTALES

A) Notificación por escrito: En caso de daños en el equipaje de camarote o de otro tipo de equipaje, el pasajero deberá notificarlo oportunamente por escrito al transportista, es recomendable que se haga mediante “burofax” certificado con acuse de recibo, para que se pueda entender realizada la comunicación o notificación. El incumplimiento de este trámite dará lugar a que el pasajero pierda su derecho a indemnización.

B) Plazos para el ejercicio de los derechos de los pasajeros:

Con carácter general, el derecho a entablar cualquier acción de resarcimiento de daños y perjuicios ante el órgano jurisdiccional competente prescribirá transcurrido un plazo de dos años. El punto de partida de este plazo de prescripción puede variar en función de la naturaleza del perjuicio. Siendo recomendable contar siempre los plazos a lo corto, a los efectos de no perder el derecho y la acción por cuestiones de tipo procedimental, en este caso, por cuestiones de plazos o términos.

C) Exenciones en materia de responsabilidad: Si el transportista demuestra que la culpa o negligencia del pasajero han sido la causa de la muerte de este o de sus lesiones, o de la pérdida o daños sufridos por su equipaje, o que dicha culpa o negligencia han contribuido a ello, podrá atenuarse la responsabilidad del transportista. Extremo que se conoce como culpa compartida, con lo cual habrá que determinar, qué porcentaje de esta asume cada una de las partes en cada caso concreto.

El transportista no podrá acogerse al beneficio de los límites aplicables a la indemnización, sí se demuestra que los daños fueron consecuencia de un acto o de una omisión del transportista, o de un empleado o agente del

transportista o del transportista ejecutor, obrando con la intención de causar esos daños o temerariamente y a sabiendas de que probablemente causarían tales daños.

Reglamento (UE) Nº 1177/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de noviembre de 2010, sobre los derechos de los pasajeros que viajan por mar y por vías navegables y por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 2006/2004.

El Reglamento (UE) Nº 1177/2010 sobre los derechos de los pasajeros que viajan por mar y por vías navegables, publicado en el DOUE, del 17/12/2010, vigente desde el 18/12/2012.

Este Reglamento establece una serie de derechos mínimos de los pasajeros que utilicen:

- A) Servicios de pasaje cuyo puerto de embarque esté situado en el territorio de un Estado miembro.
- B) Servicios de pasaje explotados por transportistas de la Unión desde un puerto situado en un país tercero hasta un puerto situado en un Estado miembro.
- C) Un crucero cuyo puerto de embarque esté situado en el territorio de un Estado miembro. Pero, Los pasajeros de cruceros no tienen derecho¹⁸ a transporte alternativo, ni a reembolso en caso de cancelación o retraso de salidas, ni derecho a una indemnización por el precio del billete en caso de retraso en la llegada.

No obstante, el Reglamento no se aplica a determinadas categorías de servicios de transporte marítimo y fluvial. Quedan excluidos:

- a) Los buques autorizados a transportar hasta 12 pasajeros.

¹⁸ Tal circunstancia se puede solventar, concertando un seguro en el momento de adquirir el billete o pasaje que cubra tales circunstancias: a) transporte alternativo, b) reembolso en caso de cancelación o retraso de salidas, c) indemnización por el precio del billete en caso de retraso en la llegada.

- b) Los buques con una tripulación responsable del funcionamiento de no más de tres personas.
- c) Los servicios de pasaje que cubran una distancia inferior a 500 metros, en un solo sentido.
- d) Los circuitos de excursión y turísticos, excepto los cruceros.
- e) Los buques no propulsados por medios mecánicos.
- f) Los buques originales y reproducciones singulares de buques de pasaje históricos proyectados antes de 1965 y contruidos predominantemente con los materiales de origen, autorizados a transportar hasta 36 pasajeros.

Además, los Estados miembros podrán excluir de la aplicación del Reglamento, siempre que los derechos de los pasajeros estén debidamente garantizados en el Derecho nacional, a los buques marítimos de menos de 300 toneladas de registro bruto dedicados al transporte nacional, hasta el 17 de diciembre de 2014, y durante un período indefinido en el caso de los servicios de pasaje cubiertos por obligaciones de servicio público, contratos de servicio público o servicios integrados.

El Reglamento de la UE nº 1177/2010 no impide a los pasajeros solicitar ante los tribunales nacionales, con arreglo al Derecho nacional, indemnizaciones por los daños y perjuicios resultantes de la cancelación o el retraso de servicios de transporte.

Los derechos mínimos de los pasajeros son:

A) Derecho a la Información. -

Todos los pasajeros que viajen por mar y por vías navegables tienen derecho a información adecuada durante todo su viaje. Este derecho incluye el derecho a ser informado acerca de los derechos de los pasajeros y los datos necesarios para entrar en contacto con los organismos nacionales de

ejecución y las condiciones de acceso al transporte aplicables a las personas con discapacidad o las personas con movilidad reducida.

En caso de cancelación o retraso, los pasajeros tienen derecho a ser informados del retraso o de la cancelación por el transportista o el operador de terminal a 30 minutos como máximo después de la hora de salida prevista y de la hora estimada de salida y de llegada, tan pronto como se disponga de esta información.

B) Derecho a Condiciones Contractuales no Discriminatorias. -

Todas las personas tienen derecho a no ser discriminadas, directa o indirectamente, sobre la base de su nacionalidad o del lugar de establecimiento del transportista o proveedor de billetes en la Unión, en el momento de la adquisición de billetes de servicios y cruceros de transporte de pasajeros por mar y por vías navegables.

C) Derecho a Asistencia. -

En caso de demora de más de 90 minutos o de cancelación de un servicio de pasaje o crucero, cuando sea razonablemente posible, se ofrecerán a los pasajeros aperitivos, comida o refrescos gratuitos en función del tiempo que sea necesario esperar.

En el supuesto de cancelación o de retraso en la salida que requiera una estancia de una o varias noches del pasajero, el transportista ofrecerá de forma gratuita un alojamiento adecuado, a bordo o en tierra, a los pasajeros que partan de las terminales portuarias, así como el transporte de ida y vuelta entre la terminal portuaria y el lugar de alojamiento.

Cuando el transportista demuestre que la cancelación o el retraso se deben a condiciones meteorológicas que hacen peligrosa la navegación, estará exento de la obligación de ofrecer alojamiento de forma gratuita.

No tendrán derecho a la asistencia del transportista los pasajeros que hayan sido informados de la cancelación o del retraso antes de efectuar la compra

del billete o cuando la cancelación o el retraso se deban a causas imputables al pasajero.

D) Derecho a Transporte Alternativo y reembolso en caso de cancelación o retraso de salidas. -

En caso de retraso de más de 90 minutos con respecto a su hora de salida programada o de cancelación de un servicio de pasajeros, estos tendrán derecho a elegir entre:

- a) La conducción hasta el destino final, en condiciones comparables, en la primera ocasión que se presente y sin coste adicional, o
- b) El reembolso del precio del billete y, si procede, un servicio de vuelta gratuita al primer punto de partida, con arreglo al contrato de transporte, en la primera ocasión que se presente.

E) Derecho a solicitar una Indemnización Parcial por el precio del billete en caso de retraso en la llegada al destino final. -

Los pasajeros podrán solicitar al transportista una indemnización del 25 % del precio del billete en caso de que el retraso en la llegada al destino final sea superior a:

- a) Una hora en el caso de viajes programados de duración igual o inferior a cuatro horas.
- b) Dos horas en el caso de viajes programados de duración superior a cuatro horas, pero igual o inferior a ocho horas.
- c) Tres horas en el caso de viajes programados de duración superior a ocho horas, pero igual o inferior a 24 horas.
- d) Seis horas en el caso de viajes programados de duración superior a 24 horas.

Los pasajeros podrán solicitar al transportista una indemnización del 50 % del precio del billete en caso de que el retraso en la llegada al destino final sea superior a:

- a) Dos horas en el caso de viajes programados de duración igual o inferior a cuatro horas.
- b) Cuatro horas en el caso de viajes programados de duración superior a cuatro horas, pero igual o inferior a ocho horas.
- c) Seis horas en el caso de viajes programados de duración superior a ocho horas, pero igual o inferior a 24 horas.
- d) Doce horas en el caso de un viaje programado de duración superior a 24 horas.

Sin embargo, el transportista estará exento de la obligación de abonar una indemnización a los pasajeros en caso de retraso en la llegada, si demuestra que el retraso se debe a condiciones meteorológicas que hacen peligrosa la navegación del buque, o a circunstancias extraordinarias que entorpecen la ejecución del servicio de pasaje y que no hubieran podido evitarse razonablemente.

F) Derechos de las personas con discapacidad o las personas con movilidad reducida. -

Además de los derechos de los pasajeros en general, las personas con discapacidad o las personas con movilidad reducida gozan de los derechos siguientes al viajar por transporte marítimo y fluvial, de modo que puedan gozar de derechos al transporte en un pie de igualdad con los demás pasajeros:

a) Derecho al acceso al transporte de las personas con discapacidad o las personas con movilidad reducida, sin discriminaciones:

Los transportistas, agencias de viaje y operadores turísticos no podrán negarse a aceptar una reserva, a expedir o facilitar de otro modo un billete ni a embarcar a personas alegando como motivo la discapacidad o la movilidad reducida del pasajero como tales.

En caso de que no sea posible transportar a personas con discapacidad o personas con movilidad reducida a bordo de un buque por

motivos de seguridad o debido a la imposibilidad de embarcarlas a causa del diseño del buque o de las infraestructuras y equipos portuarios, los transportistas, agencias de viajes y operadores turísticos deberán adoptar todas las medidas a su alcance para proponer a la persona de que se trate un transporte alternativo aceptable. Las personas con discapacidad o personas con movilidad reducida que tengan una reserva, que hayan notificado al transportista sus necesidades específicas y a las que se les deniegue, no obstante, el embarque, podrán elegir entre el reembolso y el transporte alternativo, estando este condicionado a que se cumplan los requisitos en materia de seguridad.

Los transportistas, agencias de viajes y operadores turísticos no podrán pedir a las personas con discapacidad o personas con movilidad reducida un coste más elevado por las reservas o billetes. Las reservas o billetes se ofrecerán a las personas con discapacidad o personas con movilidad reducida en las mismas condiciones que las aplicables a los demás pasajeros.

Los transportistas y operadores de terminal implantarán condiciones de acceso no discriminatorias para el transporte de las personas con discapacidad o personas con movilidad reducida y sus acompañantes.

b) Derecho a una asistencia especial:

Las personas con discapacidad o personas con movilidad reducida tendrán derecho a una asistencia gratuita por parte de los transportistas y los operadores de terminal en los puertos y a bordo del buque, incluido en el embarque y desembarque.

Dichas personas deberán notificar al transportista en el momento de la reserva o compra anticipada del billete sus necesidades específicas de alojamiento, asiento o los servicios requeridos o sus necesidades de llevar un equipo médico. Para cualquier otro tipo de asistencia, las personas con discapacidad o personas con movilidad reducida tendrán que avisar al transportista o al operador de terminal al menos con 48 horas de antelación

y deberán presentarse a la hora acordada antes de la hora de embarque anunciada y en el punto designado.

c) Derecho a una indemnización por el extravío o los daños sufridos por el equipo de movilidad:

En caso de que un transportista u operador de terminal haya causado, debido a una falta o negligencia, daños al equipo de movilidad u otro equipo específico utilizado por una persona con discapacidad o una persona con movilidad reducida o el extravío de dicho equipo, tendrá que abonar a la persona con discapacidad o la persona con movilidad reducida una indemnización equivalente al valor de sustitución del equipo correspondiente o, cuando sea posible, al coste de la reparación.

G) Derecho a presentar reclamaciones a los transportistas y a los organismos nacionales de ejecución. -

Los pasajeros podrán presentar reclamaciones a los transportistas y a los operadores de terminal en un plazo de dos meses a partir de la fecha en que se haya prestado o debía haberse prestado el servicio.

El transportista o el operador de terminal deberá implantar un sistema de tramitación de reclamaciones. En el marco de dicho sistema, deberá notificar al pasajero en el plazo de un mes tras recibir la reclamación si considera la reclamación documentada, rechazada o en curso de examen. El transportista o el operador de terminal deberá dar al pasajero una respuesta definitiva en el plazo de dos meses a partir de la recepción de la reclamación.

Los pasajeros podrán presentar reclamaciones sobre supuestas infracciones del Reglamento de la UE N° 1177/2010 a los organismos nacionales de ejecución.

H) Aplicación de los Derechos de los pasajeros por parte de los organismos nacionales de ejecución y mecanismos comparables. -

Dentro de los Estados miembros, los organismos nacionales de ejecución designados velarán por la aplicación de los derechos y las obligaciones establecidos en el Reglamento de la UE nº 1177/2010 en lo que atañe a los servicios de pasaje y cruceros desde puertos situados en el territorio de dichos Estados miembros y los servicios de pasaje desde un país tercero hasta dichos puertos.

El organismo nacional de ejecución designado en España lo constituyen las autoridades de consumo. Las reclamaciones u observaciones relacionadas con el citado Reglamento deben dirigirse por correo electrónico¹⁹.

No obstante, si se trata de reclamaciones relacionadas con la atención o los medios necesarios a bordo a personas con discapacidad o movilidad reducida, pueden dirigirse al correo general de atención al ciudadano del Ministerio de Fomento, también por correo electrónico²⁰.

En caso de que un Estado miembro haya decidido eximir de la aplicación del Reglamento a servicios de transporte de pasajeros objeto de contratos de servicio público o servicios integrados, deberá velar por que se establezca un mecanismo comparable de aplicación de los derechos de los pasajeros.

¹⁹ La dirección de correo electrónico es: subdireccion.calidad@msssi.es

²⁰ La dirección de correo electrónico es: atencionciudadano@fomento.es

II.2.5.- Herramienta V. Contratos que analizar: Balearia, Fred Olsen, Trasmediterránea y FRS Iberia.

1) BALEARIA

Bajo la catalogación de: «**Título III "Condiciones para la prestación de servicios entre BALEÀRIA y los usuarios"**» se presenta un contrato de pasaje estructurado en cuatro apartados:

1. CONDICIONES GENERALES DE CONTRATACIÓN. INFORMACIÓN PREVIA A LA CONTRATACIÓN.
2. CONTRATO DE TRANSPORTE.
3. SERVICIOS OFRECIDOS. ACCESO A LOS SERVICIOS.
4. LEGISLACIÓN APLICABLE. SUMISIÓN A FUERO.

A) Respecto a las Condiciones Generales de Contratación. Información previa a la Contratación, se nos dice:

1º) Que las condiciones generales de contratación, además de las posibles condiciones particulares que puedan establecerse, regularán expresamente las relaciones surgidas entre BALEÀRIA EUROLÍNES MARÍTIMES SA. Desde un primer momento se establece cual es el domicilio social de la entidad, que lo señala en: La Estación Marítima s/n, CP 03700, Denia, Alicante (Dénia, Alacant); con C.I.F. A-53.293.213. Accediendo a internet, se puede completar con la siguiente información: está inscrita en el registro mercantil de Alicante en el tomo 2.133 del libro o, Folio 143, Sección 8, Hoja A-48549, es la titular del Web: www.balearia.com, (en adelante el WEB) así como “balearia.net” y “balearia.org”, y pone este Web a disposición de los usuarios de Internet, con el fin de proporcionar información sobre los servicios y ofertas de BALEÀRIA., como aquellos que contraten la prestación de los servicios o productos ofrecidos a través de la Web. Por tanto, se puede contratar en taquilla u oficina, pero también por Internet, a distancia.

2º) Se relaciona la normativa de aplicación:

- La Ley 34/2002, de servicios de la sociedad de la información y comercio electrónico.
- La Ley 7/1998 sobre Condiciones Generales de Contratación, el Real Decreto 1906/1999 por el que se regula la contratación telefónica o electrónica con condiciones generales en desarrollo del artículo 5.3 de la Ley 7/1998, la Ley 26/1984 General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios.
- La Ley 7/1996 de Ordenación del Comercio Minorista.
- El Real Decreto-Ley 14/1999 reguladora de la Firma Electrónica y cuantas disposiciones legales resulten de aplicación.

3º) Se deja claro, desde el inicio, que la utilización de los servicios WEB en la contratación no supone excepción alguna de las condiciones generales o particulares de la contratación. Es más, supone la aceptación en calidad de “Usuario”, de las condiciones generales y particulares de la contratación, sin reserva de ninguna clase.

4º) “BALEÀRIA”, informa que los trámites para acceder a los servicios ofrecidos son los que constan en las condiciones generales. Pero advierte de que a lo largo del viaje se pueden establecer condiciones específicas en pantalla. Circunstancias que el “Usuario” declara conocer y aceptar. Situación esta última que otorga una discrecionalidad importante a la mercantil.

5º) Toda la información proporcionada durante el proceso de contratación será almacenada por BALEÀRIA, durante 6 meses, pudiendo solicitar información referente a las operaciones efectuadas por el “Usuario” dentro de los 6 meses anteriores. Para cambiar o modificar la información suministrada hay que seguir el procedimiento establecido en la WEB de la citada mercantil.

6º) Los “Usuarios”, que contraten servicios a través de la website de BALEÀRIA deben manifestar ser mayores de edad (18 años). En caso de contratación por menores de edad, se requiere autorización de los padres o tutores para poder disfrutar del servicio contratado.

B) Respecto del Contrato de Transporte:

1º) Se establece en primer lugar, el tiempo mínimo de comparecencia para poder viajar, estableciendo tres supuestos:

- a) Los pasajeros sin vehículo deberán presentarse al embarque 60 minutos antes de la salida del buque.
- b) Los pasajeros con embarque de vehículo deberán hacerlo 90 minutos antes.
- c) Excepto en la línea de Valencia <> Mostaganem, que tienen obligación de presentarse 4 horas antes de la salida del buque.

Estableciendo las consecuencias de su incumplimiento: «De no disponer de las tarjetas de embarque con anterioridad, dentro de estos límites, la Compañía se reserva el derecho de disponer libremente de la plaza asignada al pasajero o vehículo.»

2º) Se define el “BILLETE” de pasaje, como “personal” e “intransferible”.

A continuación, vincula la matrícula del vehículo a transportar con la que figura en el billete, lo cual es lógico, teniendo en cuenta la conceptualización de billete personal e intransferible, pudiendo ser el vehículo de propiedad de usuario, o de alquiler, pero en ese caso a requerimiento de la Naviera o de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, se puede comprobar si existe el contrato de alquiler del citado vehículo a nombre del usuario o tenedor del billete de pasaje.

En cuanto al equipaje, se define en términos muy abiertos e indeterminados, ya que no se utilizan unidades de medida y/o capacidad concretas: «El pasajero sin vehículo a bordo tiene derecho a transportar el equipaje que de un solo viaje y por sí mismo pueda transportar de la Estación Marítima hasta su acomodación dentro del buque. De llevar más equipaje, deben contactar con una empresa de transporte, servicio que ofrecemos en nuestra web. De no cumplir dichos requisitos se le puede denegar el embarque sin posibilidad de reembolso.»

- Puede llevar el equipaje que pueda transportar por sí mismo, indirecta o implícitamente, se refiere o puede referir al equipaje de mano.
- Se le relaciona con la acomodación dentro del buque. Y la pregunta es obvia, con cuanto espacio, volumen y/o kilos se puede acomodar el viajero, en camarote, butaca y/o sala.
- Visto lo anterior, no se indica cual es el equipaje máximo que se puede llevar sin tener que acudir a los servicios de una empresa de transporte.

3º) La compañía o naviera no presta servicio de consigna. Y en ese sentido, «recomienda a los pasajeros que lleven consigo los objetos de valor.» Y no se hace cargo de posibles robos o pérdidas de equipaje u objetos personales de los pasajeros, aunque lo relaciona cambiando el orden.

4º) Condiciones generales para la reclamación: «Toda reclamación, para ser admitida, deberá ir acompañada de la documentación de la reserva aceptándose todas las condiciones que figuran en el mismo, por el solo hecho de haber sido utilizado como título de transporte.»

5º) Reembolso del Billete, y sus condiciones de materialización: El pasajero podrá obtener de la Compañía la devolución del importe del billete, en caso de no hacer uso de éste, y siempre que la tarifa contratada lo permita, de acuerdo con las condiciones siguientes:

« a) Después de deducir de la venta anticipada el 10 por ciento del importe del billete, si la petición es presentada dentro de los 7 días antes de la salida del buque.

b) En las devoluciones presentadas dentro de las 48 horas y antes de las 2 horas previas a la salida del buque, se deducirá el 20 por ciento del importe del billete.

c) No se reembolsarán los billetes presentados para ser anulados/modificados con menos de dos horas antes de la salida del buque, tanto si la reserva se ha hecho en el mismo día de la salida, o con anterioridad.»

6º) Cambios de Tarifas:

a) **«Todas las Tarifas y Ofertas “mini”** permiten cambios de fecha/hora de viaje con **penalización de 20€/reserva** más el posible incremento de tarifa si la hubiere siempre y cuando **se haga el cambio antes de 2 horas previas** a la fecha/hora salida del viaje inicialmente contratado.»

b) **«La Tarifa completa y “reducida”** permiten cambios **sin penalización de 20€** pero sí **podría haber incremento de tarifa** de una fecha a otra, siempre y **cuando se realicen antes de 2 horas previas a la fecha/hora salida** del viaje inicialmente contratado.»

7º) Variaciones de Horarios e Itinerarios.- Podrán sufrir variaciones por averías, caso fortuito o fuerza mayor, los horarios e itinerarios: «En tales casos, la compañía adoptará las medidas bajo su control para poner dichas variaciones en conocimiento de los pasajeros afectados. En caso de necesidad motivada por las anteriores causas, el transportista puede hacerse sustituir por otro transportista o utilizar otros buques.»

8º) Responsabilidad por las variaciones de Horarios e Itinerarios: «En el caso de que el viaje contratado no se llevase a cabo, por avería, la Compañía no asume más responsabilidad que la obligación de reembolsar el importe íntegro del billete.»

9º) No realizar el embarque y sus consecuencias: *«El pasajero que no embarcase, por cualquier causa ajena a la Compañía, no tendrá derecho a la devolución del importe del billete.»* Teniendo en cuenta lo examinado en los párrafos anteriores, el viajero o Usuario puede cambiar el horario, y puede cambiar el día, con la correspondiente penalización. Ahora bien, si no utiliza estas facultades de cambio y no embarca, pierde lo invertido.

10º) Los Billetes “ABIERTOS” u “OPEN”, con carácter general tienen una validez de un año desde la fecha de emisión, estando supeditada su utilización a la reserva previa de plaza. Ahora bien, tienen una importante matización, no son de fecha a fecha, es decir, que tienen un valor de un año contado a partir de su facturación, puesto que, se establece una importante matización: *«La tarifa contratada se mantendrá hasta el 15 de Enero. Pasada esta fecha, se puede cerrar la vuelta pagando el suplemento correspondiente a la subida de tarifas del año.»* Quiere ello decir, que la Compañía o Naviera prevé si no una subida de precios, como mínimo una revisión de los mismos, que normalmente suele ser al alza.

11º) Remisión general a las normas vigentes: *«El transporte de vehículos amparados por este billete se realiza de conformidad con la normativa vigente sobre la materia y por los Convenios internacionales suscritos por España.»*

12º) Acciones judiciales: Se remite a lo regulado con carácter general a la Ley de Enjuiciamiento Civil en vigor en España, para el transporte nacional. Y para el transporte marítimo entre varios Estados, cuando se realicen líneas internacionales se estará a la jurisdicción de los Tribunales que resulte de la aplicación del convenio de Atenas de 1974 y/o de los instrumentos que lo modifiquen.

13º) Desistimiento, plazo y consecuencias: El pasajero tiene derecho a desistir de la contratación relativa al transporte de pasaje en un plazo de 14 días naturales sin necesidad de justificación. Pero dicho plazo no se computa de cualquier manera. *«El plazo de desistimiento expirará a los 14 días naturales de la celebración del contrato.»*

Para ejercer el derecho de desistimiento, el pasajero deberá notificar²¹ a la compañía su decisión de desistir del contrato a través de una declaración inequívoca²².

Para cumplir el plazo de desistimiento, basta con que la comunicación relativa al ejercicio por su parte de este derecho sea enviada antes de que venza el plazo correspondiente.

Consecuencias del desistimiento: En caso de desistimiento por parte del pasajero, la compañía le devolverá todos los pagos recibidos del transporte del pasajero, incluidos los gastos de entrega (con la excepción de los gastos adicionales resultantes de la elección por su parte de una modalidad de entrega diferente a la modalidad menos costosa de entrega ordinaria que ofrezcamos) sin ninguna demora indebida y, en todo caso, a más tardar 14 días naturales a partir de la fecha en la que se le informe de su decisión de desistir de su contrato.

La compañía procederá a efectuar dicho reembolso utilizando el mismo medio de pago empleado por el pasajero para la transacción inicial, a no ser que haya dispuesto expresamente lo contrario; en todo caso, no incurrirá en ningún gasto como consecuencia del reembolso.

C) Respecto de los Servicios Ofrecidos. Acceso A Los Servicios:

1º) Los Servicios ofertados en el Web: La publicación de información y venta de billetes on-line se regirán tanto por lo establecido en las presentes

²¹ Insertando su nombre, su dirección completa y, si dispone de ellos, su número de teléfono, su número de fax y su dirección de correo electrónico.

²² Por ejemplo, una carta enviada por correo postal, fax o correo electrónico.

Condiciones Generales como, especialmente, por lo previsto en las Condiciones Particulares fijadas para cada uno de dichos servicios.

2º) Acceso a la WEB: Usuario y Clave.- Para poder acceder a la prestación de algunos de los servicios ofertados a través del Web, podrá entregar al Usuario un nombre de Usuario y una clave secreta²³.

3º) El Nombre de Usuario y la Contraseña facilitados por BALEÀRIA al Usuario son elementos identificadores y habilitadores para acceder a los servicios y tienen carácter personal e intransferible. BALEÀRIA podrá efectuar, con el adecuado preaviso, modificaciones²⁴ en el Nombre del Usuario y/o password, en cuyo caso las claves modificadas perderán su validez.

4º) Todos los medios y requerimientos técnicos que se precisen para acceder al Web y a los servicios ofrecidos en el mismo serán por cuenta exclusiva del Usuario, así como cualesquiera gastos o impuestos a los que la prestación de dichos servicios pueda dar lugar.

5º) Una vez hubiera accedido, y para proceder a la utilización de los distintos servicios el Usuario deberá seguir todas las indicaciones e instrucciones recogidas en pantalla, cumplimentando a estos efectos las Condiciones Particulares y demás formularios fijados para cada servicio, lo cual supondrá²⁵ la lectura y aceptación de todas las condiciones generales fijadas en las Condiciones Generales de Uso del Web, en estas Condiciones Generales de Contratación, así como en su caso las Condiciones Particulares que fueran de aplicación.

D) Respecto de la Legislación Aplicable. Sumisión a Fueros. - El presente contrato, se regirá por la legislación española, que se será de aplicación en

²³ “Contraseña”. Clave personal e intransferible, constituido por un código alfanumérico, con las limitaciones y condiciones establecidas o requeridas por el propio aplicativo o programa de acceso en la página WEB.

²⁴ Clave NO vitalicia.

²⁵ Presunción iurus tantum, es decir, permite la prueba en contra, pero lleva consigo la carga de la prueba por parte del usuario, que además, deberá probar que las citadas condiciones no son ajustadas a Derecho.

lo no dispuesto en este contrato en materia de interpretación, validez y ejecución.

2) FRED OLSEN

Condiciones de Transporte FRED OLSEN

A) El contrato se documenta a través del billete, el cual se define como personal e intransferible. Sólo es válida para la persona que lo ha comprado, y no se permite su endoso o venta a terceras personas. Con una remisión genérica, en lo previsto en las leyes, en caso de su utilización por persona distinta de su titular.

B) El titular del Billete tiene derecho a ser transportado por la compañía en el trayecto indicado en el mismo, así como su equipaje personal hasta un máximo de 20 Kg por persona. Una limitación bastante significativa, si lo comparamos con Trasmediterránea, que podía llegar hasta 75 Kg en cabina, y 30 en butaca, si bien, al pasar de 40 Kg en cabina y 20 Kg en butaca se tiene que abonar una tarifa adicional.

El equipaje se transportará en las dependencias del buque que indique la compañía, habitualmente en una especie de consigna.

La compañía declina toda responsabilidad por el transporte de objetos valiosos.

Está prohibido el transporte de objetos de ilícito comercio, así como de aquellos artículos y/o mercancías peligrosos comprendidos en el Código I.M.D.G. (Código Marítimo Internacional de Mercancías).

C) El titular del presente billete, durante el transporte, está amparado por el seguro Obligatorio de Viajeros. O sea, que no existe mejora alguna de seguro voluntario o complementario por parte de la Compañía. Y por otra parte, la remisión al Seguro Obligatorio obliga a consultar en todo momento cuales son las coberturas de dicho seguro obligatorio.

El pasajero deberá comportarse con arreglo a las normas de seguridad y policía, tanto generales, como del buque.

No obstante lo anterior, la Compañía manifiesta que no responde de los resultados producidos por imprudencia del pasajero o por incumplimiento de las normas indicadas.

D) Limitaciones de servicios del Billete: En el precio del billete no se incluye la manutención, ni consumiciones a bordo. En consecuencia, si se realizaren dichas prestaciones, serían a petición y coste del pasajero o usuario.

E) El transportista se compromete a esforzarse todo lo posible para transportar al pasajero y equipaje con diligencia razonable. Las horas indicadas en los horarios o en cualquier otra parte no se garantizan, ni forman parte del contrato.

F) Endoso de la prestación del servicio o subcontratación por razones de necesidad: En caso de necesidad, la Compañía podrá reemplazar el barco asignado a ese viaje y/o a variar tanto el horario, como las fechas del viaje, en cuyo caso el viajero solamente tendrá derecho, bien al reembolso del precio, bien a que se le extienda nueva reserva en la primera o sucesivas fechas u horarios, a elección del viajero, en que existan plazas libres.

G) El billete es válido por un año desde la fecha de emisión a menos que se estipule otra cosa en las condiciones particulares de cada una de las tarifas. Sin embargo, caso de no utilizarse en la fecha para la que se haya reservado, y en el viaje concreto para el que fue expedido, su titular podrá hacer uso del mismo, previa petición de reserva y pago de la diferencia de tarifas, si la hubiere. Una especie de billete intermedio entre el cerrado y el abierto.

Los gastos de cambio de la reserva serán los que estipule el transportista con un máximo del 25% del valor del billete. Si antes de la terminación del plazo de validez después de anulada la reserva, decidiera no utilizarlo, tendrá derecho al reembolso del 75% de su valor. Cuando el billete hubiera

sido expedido por Agencia de Viajes, el reembolso deberá solicitarse a la misma.

H) Reclamaciones: No se admitirá reclamación alguna que no venga acompañada del resguardo del billete. Además, cualquier reclamación se formalizará por escrito, debiendo presentarla en el buque o en las oficinas de la compañía durante el viaje o al finalizar el mismo.

I) Daños sufridos por el equipaje o vehículos: la compañía solamente responde hasta la suma máxima que, en cada momento, estipulen las normas marítimas por bulto. En caso de transporte del equipaje dentro de un vehículo el todo se considera como un solo bulto.

J) Las operaciones de embarque y desembarque de los vehículos: En cuanto a los vehículos, las operaciones de embarque y desembarque amparados por el billete son realizadas por los propietarios o sus representantes; y el transportista no responde de las averías que puedan producirse en dichas operaciones, salvo que sean por culpa directa del propio transportista o sus empleados.

K) El pasajero deberá llegar al puerto con antelación suficiente para proveerse de las correspondientes tarjetas de embarque, antes de los tiempos límites señalados por el transportista; “sin indicar cuales son”. Pasada la hora límite, el transportista no incurre en responsabilidad alguna por la no aceptación del pasajero y/o vehículo al embarque.

L) El transporte de vehículos tanto en régimen de pasaje (turismos), como carga, estará sujeto a las normas que establezca la compañía, y que estarán a disposición de los pasajeros en las Terminales Marítimas. Queda terminantemente prohibido el transporte de mercancías peligrosas sin permiso explícito del transportista. En sentido contrario, cabe el transporte de mercancías peligrosas siempre que haya permiso explícito y por tanto previo del transportista.

M) Ningún agente, empleado o representante del transportista tendrá autoridad para alterar, modificar o hacer renuncia de cualquiera de las disposiciones de este contrato. Quiere ello decir, que el clausulado está cerrado, es decir, en un contrato tipo, lo aceptas o no, pero no tienes capacidad alguna para la negociación.

N) Situaciones especiales:

a) Confirmar la salida para un billete OPEN no dará lugar en ningún caso a devolución de importes.

b) Los billetes emitidos con tarifas promocionales o de Oferta, estarán regidos por condiciones específicas que deberán consultarse para cada Oferta.

c) Los Paquetes de Ahorro, basan la promoción en un grupo compacto de pasajeros y, por lo tanto, son indivisibles. Caso de no utilizar alguna de las plazas, no dará lugar a devolución de importes, ni podrán utilizarse esas plazas en otra salida.

d) Como norma general, las tarjetas de embarque son válidas únicamente para el viaje para el que han sido emitidas y en el caso de no ser utilizadas, quedarán anuladas y sin posibilidad de reembolso.

Ñ) Las condiciones generales de transporte pueden verse afectadas por las condicionales particulares de las tarifas u ofertas. Asegúrese de conocer las condiciones particulares de la tarifa contratada.

O) Tiempo límite: salvo que en el billete se muestren otros tiempos límite, como norma general los pasajeros deberán encontrarse listos para el embarque y provistos con sus correspondientes tarjetas de embarque con una antelación mínima de 20 minutos antes de la salida del buque.

Caso de transportar vehículos, estos deberán estar en el muelle provistos de tarjeta de embarque y en disposición de ser embarcados con 40 minutos de antelación a la hora de salida del buque. En el caso de no

cumplir los tiempos límites mencionados, los pasajeros y/o sus vehículos perderán automáticamente su reserva.

3) TRASMEDITERRÁNEA

TRASMEDITERRÁNEA: CONDICIONES DE CONTRATO DE TRANSPORTE

A) Con carácter general, el contrato y sus condiciones están a disposición de los usuarios en los puntos de venta de las estaciones marítimas y en la página web de la compañía, (www.trasmediterranea.es), con cual, se puede acceder desde cualquier ordenador, y por tanto desde cualquier agencia de viajes.

B) El contrato se documenta a través del billete, el cual se define como personal e intransferible. Sólo es válida para la persona que lo ha comprado, y no se permite su endoso o venta a terceras personas. Matizando además, que sólo se podrá utilizar por el destinatario, el cual, y previa comprobación da derecho a la tarjeta de embarque; siendo obligación del destinatario estar en posesión de ambos documentos.

A mayor abundamiento, se especifica que se podrán hacer controles para verificar el cumplimiento de la normativa, por lo que es imprescindible estar en posesión además del DNI y/o pasaporte, como elemental básica, sin perjuicio de los controles que por motivos de seguridad y de orden público, puedan realizar de forma rutinaria, esporádica o específica lleven a cabo las fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado.

C) No es suficiente estar en posesión del billete y en su caso de la tarjeta de embarque, sino que además, hay otras obligaciones accesorias para poder cumplir con los horarios de salida y llegada, en consecuencia se establecen horarios límites o espacio temporal anterior a la hora prevista de salida, que es obligatorio cumplir. Así se define **La Hora límite de aceptación al embarque**: *«como el tiempo mínimo de antelación necesario a la hora oficial programada de salida indicada en el billete, antes de cuyo límite el pasajero*

y/o vehículo debe haber sido admitido al embarque, tener facturado su equipaje y estar en posesión de la tarjeta de embarque». Dicha cuestión, tiene importantes consecuencias:

a) Pasado este tiempo límite, el embarque quedará cerrado.

b) El transportista no incurre en responsabilidad alguna por la no aceptación del pasajero y/o vehículo cuando éste se presente a un embarque cerrado. Es decir, se queda en tierra.

Ante tan importante pérdida de derechos, dichos tiempos están tasados y afinados al máximo, distinguiendo entre:

a) Las Embarcaciones, la hora límite de aceptación al embarque es de 60 minutos para vehículos y de 30 minutos pasajeros. Por tanto, pasajero con vehículo tiene que estar antes de una hora.

b) Las Embarcaciones Rápidas, la hora límite de aceptación al embarque es de: 30 minutos para vehículos y de 15 minutos pasajeros. Por tanto, pasajero con vehículo tiene que estar antes de media hora.

D) El pasajero tiene derecho a llevar equipaje de uso personal consigo.

a) Franquicia de equipaje: En Cabina hasta 40 Kg, en butaca hasta 20 Kg; por tanto, el pasajero de cabina tiene derecho al transporte gratuito de un máximo de 40 Kg de equipaje de uso personal y el de butaca 20 Kg.

b) Excepciones y límites previo pago de importe extra: En Cabina hasta 75 Kg, es decir, podrá llevar consigo unos 35 Kg más, y en butaca podrá llegar hasta los 30 Kg, es decir, en butaca podrá llevar consigo unos 10 Kg más.

E) Excepción de responsabilidad en objetos o bienes de valor: La Compañía no se hace responsable de las joyas, dinero u objetos de valor propiedad de los pasajeros, que no hubieran sido confiadas previamente al Capitán para su custodia.

F) Las reclamaciones y sus condiciones: La Compañía no admitirá ninguna reclamación si ésta no va acompañada del correspondiente billete de pasaje

utilizado por pasajero. Las reclamaciones por daños o pérdida de equipajes que hubieran sido facturados deberán formalizarse por escrito ante la Compañía o su Agente en el momento de su entrega o en el que ésta debiera haberse realizado. Cuestión esta importante, dado que no asume responsabilidad alguna la compañía, si la reclamación se presenta con posterioridad a dichas condiciones y lugares, por una razón lógica y evidente, se rompe la cadena de custodia, y pueden entrar terceras personas.

G) Variaciones por caso fortuito o fuerza mayor: Los horarios e itinerarios podrán sufrir variaciones por caso fortuito o fuerza mayor. En tales casos, la Compañía adoptará las medidas razonables bajo su control, para poner dichas variaciones en conocimiento de los pasajeros afectados.

H) En caso de necesidad el transportista puede hacerse sustituir por otro transportista o utilizar otros buques. Es decir, subrogación de la prestación de servicio, de forma abierta e indeterminada, primando más la prestación del servicio, que las condiciones del mismo. Hecho que se intenta limitar, al establecer que: *«Cualquier exclusión o limitación de responsabilidad del transportista se aplicará y beneficiará a sus agentes, empleados y representantes y a cualquier persona o entidad cuyo buque utilice el transportista para el transporte y a sus agentes, empleados y representantes.»*

I) Contrato y clausulado cerrado: Ningún empleado, agente o representante del transportista podrá modificar o hacer renuncia de cualquier de las condiciones de este contrato. Si se vulnera esta cláusula puede llevar consigo la nulidad del mismo.

J) Legislación y foros jurisdiccionales: Para el ejercicio de las acciones derivadas del contrato de transporte marítimo en líneas internacionales, se estará a la jurisdicción de los Tribunales que resulte de la aplicación del Convenio de Atenas 1974 y/o de los instrumentos que lo modifiquen y en líneas de navegación de cabotaje nacional, se estará a la jurisdicción que

resulte de aplicar la Ley de Enjuiciamiento Civil en vigor, Ley que determinará quien es el Juzgado competente para conocer del litigio correspondiente. No obstante, la cuestión de competencia es de orden público, y ello quiere decir, que debe ser examinada de oficio por el Juzgado o Tribunal, con independencia de las peticiones o dudas de las partes, que puedan plantear como cuestión previa, y/o incidental.

K) El transportista tiene concertada póliza de seguro que ampara el transporte, sujeta a las condiciones de Seguro Obligatorio de Viajeros. Es decir, que como mínimo ha de respetar las exigencias del Seguro Obligatorio de Viajeros.

L) El transporte de vehículos amparados por este billete se realiza de conformidad con la normativa vigente sobre la materia y por los Convenios Internacionales suscritos por España, sin que los mismos figuren en la avería gruesa en caso de producirse la misma.

M) El transporte de animales domésticos se realizará exclusivamente en los espacios de los buques habilitados al efecto, de conformidad con las condiciones legales aplicables, salvo en los supuestos de deficientes visuales que podrán ir acompañados de sus perros guías, con arreglo a su normativa específica. Pero se exige:

a) El pasajero deberá ir provisto de los certificados de los animales, prescritos por las Autoridades Sanitarias.

b) La manutención de los mismos durante su permanencia a bordo será por cuenta de sus propietarios.

c) Y para el caso de duda, se pone a disposición del viajero en las Delegaciones y Estaciones Marítimas de la Compañía, la normativa correspondiente, por tanto, es un servicio adicional y una obligación que asume la Compañía, con el objetivo de evitar discusiones innecesarias y poner en conocimiento del usuario o pasajero, que se trata de normas de obligado cumplimiento, y no de restricciones unilaterales del porteador o compañía de transporte marítimo.

N) Anulación y Reservas de Billetes y sus condiciones:

a) Embarcaciones rápidas. La anulación o aplazamiento por parte del pasajero de la reserva o del billete emitido para una fecha determinada, tendrá una penalización del 10% del importe del billete si la anulación se efectúa entre los 30 días y las 48 precedentes o previas a la salida del buque y del 20% dentro de las 48 horas anteriores a la salida del mismo hasta 2 horas antes de las mismas.

La anulación de los billetes pasados los plazos anteriormente señalados, comportará la aplicación de una penalidad por el total de su importe, del 100%.

b) Servicios convencionales. *(Todos, excepto embarcaciones rápidas)*. La anulación o aplazamiento por parte del pasajero de la reserva o del billete emitido para una fecha determinada, tendrá una penalidad del 10% del importe del billete si la anulación se efectúa entre los 30 días y los 10 días precedentes o previos a la salida del buque y del 20% entre los 9 días y los 2 días anteriores a la salida del mismo. La anulación de los billetes pasados los plazos anteriormente señalados, comportará la aplicación de una penalidad por el total de su importe, del 100%. Si el pasajero decide adelantar la salida, se le podrá anular el billete emitido, sin gastos, debiendo obtener su nueva plaza en la misma acomodación o superior a la que tenía anteriormente, abonando, en su caso, la diferencia.

c) Billetes Open. *(Abiertos, sin fecha fija o concreta)*: El cambio de un billete CERRADO a un billete OPEN se considerará una anulación de salida²⁶.

²⁶ Lo cual tiene cierta lógica, por que ya se han hecho ciertos gastos, en base a la previsión de pasajeros, y si bien es cierto que en una embarcación para 500 pasajeros, que una persona renuncie al billete no afecta a las previsiones de viaje si efectivamente se han vendido y facturado los 500 billetes. No es menos cierto, que las normas por definición tienen que ser generales y abstractas, y el criterio a utilizar tiene que ser claro, y que cubra la totalidad o práctica totalidad de casos posibles. Siendo ese el criterio, se evita la picaresca y la discusión caso por caso.

El cambio de un billete OPEN a un billete CERRADO se considerará un adelantamiento de salida.

La anulación del billete emitido OPEN no comportará penalización alguna.

Los billetes emitidos OPEN tienen una validez de un año desde la fecha de emisión, estando supeditada su utilización a la reserva previa de plaza²⁷.

d) Billetes emitidos aplicando tarifas especiales: Existen tarifas especiales sujetas a condiciones específicas²⁸. En estos casos, la penalidad por anulación se ajustará a las condiciones de la tarifa aplicada que, en algunos casos, alcanza la pérdida total del importe del billete.

Ñ) El Reembolso del Billete, condiciones y penalización: Para el reembolso de un billete emitido por una oficina de Trasmediterránea, el interesado deberá dirigirse a cualquiera de las oficinas de la Compañía. Los billetes emitidos por Agencias de Viajes serán reembolsados por éstas. El reembolso en uno u otro caso, se efectuará en función de la forma de pago del billete, pero lleva penalización, en ningún caso serán reembolsables los Gastos de Emisión.

O) Advertencias y Prohibiciones generales: Queda prohibido llevar a bordo géneros de ilícito comercio y mercancías peligrosas. Entendiéndose por artículos peligrosos ya sea en el equipaje o en el vehículo, los siguientes artículos:

- Carteras o maletines de seguridad provistos de sistemas de alarma.
- Explosivos, municiones, artículos de pirotecnia o bengalas.

²⁷ Es decir, no son un cheque o talón en blanco.

²⁸ Redacción totalmente abierta, que nos remite a la emisión concreta de las tarifas especiales, y dentro de ella a las condiciones específicas. Lo cual nos lleva a tener que ser bastante exigentes con la explicación de las condiciones y cláusulas; y más aun si cabe, con la guarda y custodia de la documental, que por su propia definición es especial, no son las condiciones generales o habituales, y además, dentro de ellas pueden haber condiciones específicas o propias que no las haya en las condiciones generales o habituales.

- Gases (inflamables, no inflamables, intensamente refrigerados o venenosos) como gas para camping, oxígeno, propano y butano.
- Líquidos inflamables, como combustibles, pinturas o disolventes.
- Sólidos inflamables, como artículos de fácil ignición, sustancias sujetas a combustión espontánea, sustancias que emiten gases inflamables al contacto con el agua.
- Sustancias oxidantes, como sosa o peróxidos.
- Materiales radioactivos.
- Ciertas restricciones son también de aplicación a medicinas, artículos de aseo, nieve carbónica, botellas de oxígeno o de anhídrido carbónico para uso médico, o la munición para armas de caza.
- Las bebidas alcohólicas que se introduzcan a bordo, serán requisadas hasta la llegada al puerto.

P) Los Controles de Seguridad²⁹: En los puertos pueden llevarse a cabo controles de seguridad del pasaje, su equipaje y su vehículo antes de proceder al embarque, con la consiguiente retirada de los objetos cortantes o de cualquier naturaleza que pudieran considerarse como objetos peligrosos. Ante tal situación, la Compañía realiza una advertencia genérica preventiva: «Para evitar los posibles inconvenientes se aconseja no transportar dichos objetos.»

Q) Prohibición de fumar: De conformidad con las disposiciones legales queda expresamente prohibido fumar fuera de las zonas reservadas a tal efecto a bordo del buque, sancionándose su incumplimiento con arreglo a lo establecido en dichas disposiciones. Se advierte que se sancionará con base a una normativa que no se especifica.

²⁹ Seguridad y control que fundamentalmente la desarrollan los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado, ya sean por sí, o auxiliadas por empresas de seguridad privada previamente autorizadas y previo concurso de contratación administrativo, sujeto a los pliegos de cláusulas administrativas, prescripciones técnicas y contrato público administrativo.

4) FRS

A) El Billeto. - Se encargan de dejar bien claro cuál es su configuración legal, «*personal e intransferible*». Y para que no haya duda al respecto, se añaden las consecuencias de su uso o tenencia por terceras personas que no sean las que figuren de forma nominal en el billete. Hasta el punto, de que debe ser acreditado en cualquier momento con la documental personal de identidad del usuario.

Además señalan dos cuestiones generales importantes:

- a) FRS no se hace responsable de la pérdida del billete o tarjeta de embarque.
- b) El pasajero portador de un billete OPEN deberá cerrar el viaje con antelación para garantizar el embarque a la hora deseada.

B) Mujeres Embarazadas. - Se informa de la obligación de las mujeres en estado de gestación, informar a FRS Iberia S.L.U. de las condiciones y circunstancias del embarazo previamente al embarque en las taquillas o en los puntos de venta oficiales; es decir, que la pasajera se encuentra en perfectas condiciones para realizar el viaje y no presenta ningún riesgo. Y para ello exigen dos requisitos:

- a) Un certificado médico que así lo acredite.
- b) Además del certificado médico, la pasajera responde de la veracidad de sus manifestaciones y estado.
- c) Y además, en todo caso, se aseguran de dejar bien claro por escrito que: «*En todo caso, la pasajera embarazada viaja bajo su única y exclusiva responsabilidad, exonerando expresamente a FRS Iberia de cualquier reclamación que pudiera surgir a este respecto.*»
- d) Y no conformes con lo anterior, además prescriben lo siguiente: «*A partir de la semana treinta y cinco FRS Iberia S.L.U. no transportará a la pasajera embarazada bajo ninguna circunstancia.*»

D) El Equipaje. - Con carácter general: «El pasajero tiene derecho al transporte gratuito de su equipaje». Ahora bien, acto seguido se establecen precisiones y limitaciones:

- a) Se considera equipaje, la ropa y efectos personales necesarios para el uso y confort del pasajero durante su viaje.
- b) No se responde de los objetos propiedad de los pasajeros que no hubieran sido previamente confiados al Capitán para su custodia, estando prohibido llevar a bordo géneros de ilícito comercio y/o mercancías peligrosas.

E) Condiciones de Embarque. - Se dice que: *«Los pasajeros deben presentarse en las oficinas del puerto adecuado, para el embarque, 45 minutos antes de la salida indicada en el billete o en la reserva.»*

Se establece un concepto nuevo: *«hora límite de aceptación al embarque»*. Por tanto, un límite dentro de un límite. Y para aclararlo establecen su definición: *«es el tiempo mínimo de antelación a la hora programada de salida en el que el pasajero debe haber sido admitido al embarque, tener facturado su equipaje, si fuera necesario, y estar en posesión de la tarjeta de embarque.»*

El plazo inicialmente fijado de 45 minutos es una mera orientación mínima que debe ser entendida con un margen de prudencia.

En el contrato o clausulado se especifica de forma clara:

- a) «La compañía no incurre en responsabilidad alguna por la no aceptación del pasajero cuando éste se presente pasada la hora límite de aceptación al embarque.»
- b) «El pasajero deberá cumplir con todos los requisitos oficiales. Estará provisto de los documentos de salida, entrada y cualquier otro exigido por la ley. Deberá, asimismo, presentarse con antelación suficiente para cumplimentar dichos requisitos y trámites de embarque. El

pasajero que, por cualquier causa achacable a él mismo y ajena al transportista, no embarque, no tendrá derecho a la devolución del importe de su billete.»

- c) Señalando además, que: «La falta de la documentación exigida legalmente para su destino puede ocasionar la denegación de embarque.»

Llama la atención, el desequilibrio contractual, pues utilizan el término: «MUY IMPORTANTE», a saber:

- a) Siendo susceptibles de modificación los itinerarios y horarios de salida de los buques sin previo aviso, se recomienda al pasajero confirmar oportunamente la fecha y hora de salida.
- b) Con el fin de facilitar los trámites de embarque de pasajeros y vehículos, es obligatoria la presentación en las oficinas del puerto 45 minutos antes de la salida indicada en el billete.
- c) Si este requisito (*la presentación en las oficinas con al menos 45 minutos de antelación*) no ha sido cumplido, el transportista se reserva el derecho a no aceptar su embarque.

F) A Bordo. - Con carácter general: «Todos los pasajeros quedan sujetos a la autoridad y buen orden establecido a bordo por el Capitán del buque.» Como no puede ser de otra manera. La máxima Autoridad, es el responsable, y por tanto tiene que quedar bien claro quien ejerce esa autoridad.

Se establece una remisión y asunción de lo regulado el Texto refundido del Convenio de Atenas de 1974, relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, y del Protocolo de 2002 del Convenio. Especificando que serán aplicables a todos los pasajeros provistos del presente billete independientemente de su nacionalidad. Responsabilidad objetiva por persona, no por el territorio o país de procedencia.

No se permitirá en los camarotes un número de personas superior a lo estipulado. Extremo que obliga a concretar en función de las características del camarote, el número máximo de ocupantes, en cada caso, a saber:

«Por motivos de seguridad y normativa aplicable, la capacidad máxima de los camarotes del buque Al Andalus Express es la siguiente:

- Triple con baño: 3 personas máximo
- Triple sin baño: 3 personas máximo
- Triple con baño adaptado para discapacitados: 3 personas máximo
- Cuádruple: 4 personas máximo»

G) Animales.- Con carácter general: El transporte de animales domésticos se realizará en el espacio habilitado a tal efecto en el buque, con los siguientes condicionantes:

- a) Deben viajar siempre dentro de un contenedor adecuado, aportado por el pasajero.
- b) Deben viajar siempre fuera de la cabina de pasajeros o, si viaja con vehículo, en el interior del propio vehículo en la bodega.
- c) El propietario es responsable de los alimentos/agua y del bienestar general de su mascota.

No obstante lo anterior, se exige el deber de información por parte del pasajero estableciendo una antelación agravada de 4 horas como mínimo: «El pasajero debe informar a la compañía de su intención o necesidad de viajar junto al animal en el momento de la compra o reserva del billete y siempre al menos con 4 horas de antelación antes de la salida prevista. FRS informará, en cada caso, de la factibilidad de tal acto.» Haciendo además responsable al pasajero, de la obligación como propietario del animal: «Es imprescindible que el pasajero se informe previamente sobre los requisitos

que, en cualquier caso, debe cumplir el animal para realizar el viaje y la documentación necesaria que debe llevar consigo. Se recomienda consultar la normativa marroquí y española relativa a la admisión de animales de compañía.»

- G) Retrasos y cancelaciones. - «FRS informará a los pasajeros, en caso de cancelación o retraso en las salidas, de la hora estimada de salida y de llegada tan pronto disponga de esta información.»

En cuanto al reembolso, se pronuncia en términos parecidos o similares al resto de compañías: «Para el reembolso de un billete emitido por una oficina de FRS, el interesado deberá dirigirse a cualquiera de las oficinas de la Compañía. Los billetes emitidos por Agencias de Viajes serán reembolsados por éstas. El reembolso, en uno u otro caso, se efectuará en función de la forma de pago del billete, en ningún caso serán reembolsables los gastos de emisión.»

Aunque se establece una importante remisión en cuanto a las condiciones específicas en las que se efectúan los reembolsos, saber:

«Las condiciones específicas en las que se efectuarán los reembolsos, en caso de cancelaciones o retrasos de las salidas, se detallan en el Reglamento UE N° 1177/2010 (sobre los derechos de los pasajeros que viajan por mar y por vías navegables y que modifica el Reglamento CE n° 2006/2004), condiciones a las que se puede acceder vía telemática por internet, ya que se encuentra disponible en las oficinas de FRS situadas en los puertos y en la página web www.frs.es.»

- H) Condiciones de anulación de reservas y billetes.- En cuanto a las condiciones de anulación, se establece una validez general del billete por un años, lo cual es una situación bastante aproximada a un billete abierto, teniendo en cuenta que una naviera es una empresa, y por tanto, sujetas a las normas contables, quiere ello decir, que consideran al «BILLETE», como un producto de corto plazo, llevado al

límite, toda vez, que con los cambios introducidos por las nuevas tecnologías, todo producto relacionado con la empresa a más de un año, es considerado largo plazo, y el inferior a un año, es considerado a corto plazo, habiendo desaparecido el concepto del medio plazo. Y así se recoge: «La validez del billete es de un año, en las condiciones corrientes a partir de la fecha de emisión.»

No obstante lo anterior; sí después de haber adquirido el billete o realizado la reserva, para una fecha y trayecto determinados, el pasajero titular desea anular el viaje, podrá obtener la devolución de su importe con arreglo a las siguientes condiciones y tipo de billete, y así se establece:

a) Para billetes “CERRADO”³⁰:

1. Después de deducir el 10% de su importe, si la petición fuera presentada, como mínimo, 48 horas antes de la salida estimada del buque.
2. Después de deducir el 20% de su importe, si la petición fuera presentada entre 2 y 48 horas antes de la salida estimada del buque.
3. Los billetes que se presenten para ser anulados, pasados los plazos señalados en los párrafos 1. y 2. perderán la totalidad de su importe.

b) Para billetes “OPEN” (ABIERTOS)³¹:

1. Todo billete OPEN válido (un año desde la fecha de compra) será reembolsado, a petición, al 90% de su importe.
2. El pasajero puede, en todo momento y en función de la disponibilidad de plazas, adelantar o retrasar su salida sin

³⁰ Billete CERRADO: tipo de billete con fechas cerradas para el trayecto y rutas.

³¹ Billete OPEN: aquellos billetes cuya vuelta aún no está definida ni en fechas ni en ruta de regreso.

gastos, a condición de solicitar la anulación de su plaza, mínimo dos (2) horas antes de la fecha inicial de salida. La nueva plaza deberá ser en la misma clase o superior a la que tenía anteriormente abonando, en su caso, la diferencia. Si la petición de cambio de fecha no es solicitada en la taquilla oficial de FRS, por email o por teléfono, en ese plazo, dos (2) horas antes de la salida, el billete será válido sólo para la salida inicialmente indicada.

3. Los reembolsos se efectuarán al interesado, o a persona que ostente debidamente su representación, por la Agencia emisora.

H) Reclamaciones.- Con carácter general, es necesario disponer del billete para poder efectuar una reclamación. Tenencia o posesión del billete, que implica la aceptación por el viajero de todas las condiciones figuradas en dicho billete, aunque no aparezca en ellos su firma, por el solo hecho de haber utilizado dicho billete, como título de transporte; por tanto no es un simple documento, es un título, ya que tiene un contenido de derechos y obligaciones, por su propia condición contractual de billete de pasajero.

No obstante lo anterior, se señalan dos precisiones:

- a) «Todas las exenciones y limitaciones de responsabilidad del transportista serán de aplicación a sus agentes, empleados, dependientes y representantes, así como a cualquier persona cuyo buque utilice el transportista en la ejecución del transporte y a sus agentes, empleados, dependientes y representantes.»
- b) «Todo litigio o discrepancia resultantes de la ejecución o interpretación de las presentes condiciones se someterá no en exclusiva a la jurisdicción de los Tribunales del lugar donde el transportista tiene su domicilio social.»

I) Protección de datos.- Se cumple con la previsión de la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal.

Y así se especifica: «Los datos personales facilitados voluntariamente por el cliente con ocasión de la contratación y/o de la presentación del Servicio serán incorporados a un Fichero Automatizado, cuya titularidad corresponde a FRS.» Además:

« Dichos datos serán tratados con fines relacionados exclusivamente con la gestión de reservas de los paquetes turísticos, billetes de embarque para los ferries y publicidad relacionada con los servicios contratados y serán cedidos a las empresas del Grupo para la prestación de los servicios antes indicados.

FRS le informa que, en cumplimiento de la legislación vigente, los datos de carácter personal necesarios para la venta del billete serán puestos a disposición de las Autoridades Españolas encargadas, con independencia de que el transporte se realice indistintamente desde o hacia Ceuta, Melilla o cualquier otro punto del territorio Español.

Los usuarios cuyos datos sean objeto de tratamiento, podrán ejercitar gratuitamente los derechos de oposición, acceso, rectificación y cancelación de sus datos y revocación de su autorización sin efectos retroactivos en los términos especificados en la mencionada Ley Orgánica 15/1999, de Protección de Datos de Carácter Personal, conforme al procedimiento legalmente establecido. Estos derechos podrán ser ejercitados dirigiéndose por escrito al Departamento responsable del fichero automatizado: FRS Iberia S.L.U, C/La Línea de la Concepción, 3, 11380 Tarifa/Cádiz (España), por fax al número +34 956 62 74 44 dirigido a “Atención de Datos Personales” o por email a calidad@frs.es.»

J) Derechos del Pasajero.- En diciembre de 2012 entró en vigor el nuevo Reglamento (UE) Nº 1177/2010 sobre los derechos de los pasajeros que viajan por mar y vías navegables. (El contenido completo de este Reglamento se encuentra disponible en nuestra web -www.frs.es- para su consulta y en las oficinas de nuestra Compañía situadas en los puertos).

a) Se aplica a:

- Pasajeros cuyo puerto de embarque esté situado en el territorio de un Estado miembro.
- Pasajeros cuyo puerto de embarque esté fuera del territorio de un Estado miembro y cuyo puerto de desembarque esté situado en el territorio de un Estado miembro, cuando el servicio es operado por una compañía de la UE.

b) Sus derechos como Pasajeros incluyen:

- Derecho a la información.
- Asistencia: Derecho de asistencia en caso de cancelación o retraso de salidas (más de 90 minutos).
- Transporte alternativo o reembolso: Derecho a transporte alternativo o reembolso en caso de cancelación o retraso de salidas (más de 90 minutos).
- Derecho a indemnización: Derecho a indemnización, en determinadas circunstancias, en caso de retraso en la llegada.
- Derecho a reclamar.
- Iguales condiciones: Derecho a viajar en iguales condiciones que otros ciudadanos si usted tiene una discapacidad y/o movilidad reducida.

Y todo ello, es consecuencia de que la Unión Europea interviene en el sector del transporte por mar y vías navegables con el fin de garantizar un alto nivel de protección de los pasajeros.

II.2.6.- Descripción del Contexto científico o técnico

Como sabemos, el objetivo de este trabajo no es otra cosa que realizar un análisis de actualización legal de cierto ámbito de la práctica mercantil marítima. En definitiva, ante un cambio de la realidad legal en un sector mercantil-marítimo, como es aquí el de un determinado tipo de contratación para el transporte marítimo de pasaje en determinado sector (la línea regular española), se trata de llegar a determinar: el sentido de ese cambio legal, las nuevas exigencias, el grado de “absorción” de ese cambio en la práctica del sector, y las correcciones procedentes, de ser éstas necesarias.

Para resolver tal tipo de cuestiones, se aplica en este trabajo a metodología existente que se emplea en los estudios jurídicos. A través de lo que nos transmiten los materiales jurídicos relacionados con un ámbito de la realidad, como son aquí son el convenio PAL, la LNM y las RLHV (y normativa anterior), y las condiciones generales de las líneas regulares españolas, se intenta determinar el acierto, o al menos la proximidad, o no, del régimen jurídico de dichas condiciones generales a los cambios impuestos por la LNM.

En el campo de los estudios legales y jurídicos lo que se emplea para problemas como el que aquí nos ocupa es un método jurídico-comparativo, que trata de establecer las semejanzas y/o diferencias entre instituciones jurídicas o sistemas jurídicos, o, como se hace en este trabajo, establecer semejanzas y/o diferencias entre una realidad normativa, de un lado, y la plasmación, cumplimiento o penetración de la misma en un sector de la realidad para la cual esa normativa está diseñada y la que está llamada a regular, de otro, como puede ser determinada actividad mercantil o cierta práctica contractual.

II.3.- Metodología

La metodología empleada en este trabajo para cumplir los objetivos fijados en el mismo, relativos al caso desarrollado en la “Aplicación Práctica”, constituye una metodología que estimamos adecuada para efectuar comparaciones, en el ámbito legislativo-marítimo, entre dos realidades en el plano jurídico: bien entre dos diferentes normativas que regulan una misma cuestión.

Podríamos decir que, una vez bien determinado que el objetivo que perseguimos en nuestro problema es de los que quedarían inscritos en el tipo de supuestos definidos en el párrafo anterior, la metodología sigue los siguientes pasos:

1º) Describir y perfilar la institución jurídica sobre la que versa el problema, que será el ámbito jurídico-marítimo cuya práctica vamos a confrontar con una legislación o con su práctica en dos lugares, momentos o circunstancias diferentes, o el objeto de regulación de las legislaciones que vamos a comparar (un determinado contrato marítimo).

2º) Hecho lo anterior, tenemos ya los elementos de juicio para, en este segundo paso, establecer unos elementos, características o aspectos fundamentales de la institución jurídica objeto del trabajo, que definen su “esencia”, de tal manera que conociendo dichos aspectos podemos decir que tenemos perfilada la institución. Serán esos elementos definitorios de la institución los que posteriormente empleemos como “puntos de comparación”. Es fácil comprender que es farragoso y probablemente muy poco productivo comparar legislaciones o instituciones de modo indiscriminado y sin selección alguna: si tenemos determinados los puntos fundamentales, los que realmente describen y son definitorios de la institución regulada o estudiada, el trabajo de comparación va a ir dirigido al “núcleo” de la cuestión y las conclusiones que obtengamos serán válidas.

3º) Describir y perfilar las realidades jurídicas, relacionadas con la institución jurídico-marítima sustrato de las mismas y ya previamente definida. En el caso de nuestra Aplicación Práctica la comparación es entre la legislación española vigente y las condiciones generales de las principales navieras de líneas regulares españolas.

4º) Se procede a efectuar ya la específica labor de comparación jurídica, realizándola concretamente sobre los ya citados “puntos de comparación” seleccionados que definen lo esencial de la institución jurídica “base” del estudio. En nuestro trabajo, vemos esto a lo largo de los sucesivos epígrafes de la sección de “Aplicación Práctica”.

5º) En cada punto de comparación se obtendrá una conclusión “parcial” relativa a las diferencias y similitudes entre las realidades comparadas. Consideradas en su conjunto, todas esas conclusiones “parciales”, esos “descubrimientos” efectuados en cada punto de comparación, nos van a proporcionar un “dibujo” de la similitud o diferencia, en lo relativo a la institución jurídica objeto de nuestro interés. Eso lo encontraremos en la parte de “Conclusiones” del trabajo.

III.- APLICACIÓN PRÁCTICA

III.1.- Introducción

El Código de Comercio regulaba el contrato de pasaje en los artículos 693 a 705. La anterior regulación ha sido derogada por la Disposición Derogatoria Única de la ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (LNM), (*«BOE» núm. 180, de 25/07/2014, que entró en vigor el 25/09/2014, en virtud de la Disposición final duodécima, la cual estableció un plazo de dos desde a partir de su publicación en el BOE*); que ha pasado a regular el contrato de pasaje en los artículos 287 a 300 LNM, los cuales son aplicables a cualquier pasaje, incluidos los transportes gratuitos realizados por un porteador marítimo de pasajeros, salvo el transporte amistoso y el pasaje clandestino.

La Ley de Navegación Marítima lleva a cabo una reforma amplia del Derecho marítimo español contemplando todos sus aspectos. Se trata de una renovación que no busca una mera actualización y codificación, sino que también responde a su imprescindible coordinación con el Derecho marítimo internacional y su adecuación a la práctica actual del transporte marítimo.

Lo habitual es que el contrato de pasaje se realiza con líneas regulares de navegación, de lo que se infiere la distinta posición y fuerza entre el pasajero o usuario y el transportista y/o propietario del buque, en consecuencia el contrato pasa a ser una modalidad más de los contratos tipo o de adhesión, en los que el usuario no tiene la oportunidad de negociar las condiciones del transporte, cláusula por cláusula, persona a persona, viajero a viajero, aceptando las condiciones predispuestas en un formulario tipo, impreso; siendo de ordinario el reverso del billete el único documento contractual que recoge los derechos y obligaciones de las partes.

Se define el pasaje como aquel contrato en el cual, el porteador se obliga, a cambio del pago de un precio, a transportar con carácter general por mar a una persona o por vías navegables³² y, en su caso, su equipaje. Se incluyen los transportes gratuitos realizados por un porteador marítimo de pasajeros. Pero deja fuera de su ámbito de aplicación, el transporte amistoso y el pasaje clandestino, el primero porque no hay tráfico mercantil, ni regular en el pasaje, ni precio como contraprestación, y el segundo por ser constitutivo de infracción penal.

³² Al amparo del REGLAMENTO (UE) No 1177/2010 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 24 de noviembre de 2010 sobre los derechos de los pasajeros que viajan por mar y por vías navegables y por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 2006/2004

III.2.- Puntos de análisis y comparación en los contratos de pasaje

III.2.1.- Obligación del billete de pasaje

En el artículo 288 de la LNM se determinan dos obligaciones con carácter general:

A) La obligación inexcusable de extender el billete, es decir, de carácter imperativo. Si o si, el porteador tiene que emitir el billete.

B) Ese billete, con carácter general tiene un contenido mínimo, con los siguientes apartados: a) Lugar y fecha de emisión, b) Nombre y dirección del porteador; c) Nombre del buque; d) Clase y número de cabina o de la acomodación; e) Precio del transporte o carácter gratuito del mismo; f) Punto de salida y destino; g) Fecha y hora de embarque, así como la de llegada o la duración estimada del viaje; h) Indicación sumaria de la ruta a seguir, así como de las escalas previstas; e i) Las restantes condiciones en que haya de realizarse el transporte.

Al igual que pasa con la factura, que existe la posibilidad de la factura simplificada o tique de caja registradora, en el contrato de pasaje existe una simplificación o especialidad, en el caso de las embarcaciones que presten servicios portuarios y regulares en el interior de zonas delimitadas por las autoridades marítimas, el billete de pasaje podrá ser sustituido por un tique que indicará: a) el nombre del porteador, b) el servicio efectuado y c) el importe de éste.

El artículo 289, prevé que el billete de pasaje pueda tener dos modalidades: a) al portador o b) nominativo. En este último caso, es decir, para el supuesto de que el billete sea nominativo, su endoso o transferencia a terceros, sólo es posible con el consentimiento del porteador, es decir, solo podrá transmitirse con el consentimiento del porteador. Por el contrario, sin

consentimiento del porteador no se puede transferir o endosar a terceras personas.

III.2.2.- Obligación de estado de navegabilidad

Teniendo en cuenta que el contrato de pasaje, es un tipo de contrato de adhesión o de formulario tipo, bilateral, oneroso, consensual y de naturaleza mixta, es decir, que por una parte en una modalidad de contrato de transporte y por otra, una modalidad del arrendamiento de obra, la ley establece una serie de obligaciones con carácter imperativo al porteador, sobre la base de la protección al consumidor, que utiliza de manera masiva o general los servicios de transporte, tratando de evitar que pueda ser sometido a unas condiciones o cláusulas abusivas. Una de ellas, es la obligación de poner a disposición de los pasajeros el buque, pero con un contenido mínimo obligatorio, dando lugar a la obligación de navegabilidad, a saber:

a) Conservándolo en estado de navegabilidad, b) convenientemente armado, c) equipado, d) aprovisionado para realizar el transporte convenido y para garantizar la seguridad, e) posibilitando la comodidad de los pasajeros a bordo, de acuerdo con las condiciones que fueran usuales en el tipo de viaje contratado, f) con los espacios dedicados a los de su clase y, g) en su caso, con las plazas de acomodación adquiridas por los pasajeros.

Si alguna o varias de las condiciones obligatorias expuestas con anterioridad no se dieran, se incumpliría con la obligación de navegabilidad, establecida en el artículo 290 de la LNM.

III.2.3.- Obligación de realización del viaje

Otra de las obligaciones impuestas al porteador, es la de emprender el viaje y realizarlo hasta el punto de destino sin demora injustificada y por la ruta pactada o, a falta de pacto, por la más apropiada según las circunstancias, de conformidad al artículo 291, con carácter general. El citado precepto, le exige también al porteador la prestación de los servicios complementarios y la asistencia médica en la forma establecida reglamentariamente o por los

usos; por la vía del reglamento no ofrece dudas, en el sentido que se trata de una norma que habrá de publicarse en el Boletín Oficial correspondiente, y por tanto, será de general conocimiento o la publicidad erga omnes, garantía del estado de derecho; ahora bien en cuanto a los usos, plantea la duda de su existencia, pues se trata de normas habituales, y que en caso de transporte marítimo internacional, con escala en varios puertos y países, puede que los usos no sean los mismos, lo que puede ser generador de conflictos jurídicos en cuanto a su existencia, interpretación y alcance.

No obstante lo anterior, un buque o barco, no deja de ser un medio de transporte que está compuesto por muchas máquinas y motores, siendo éstos los que le proporcionan electricidad y la fuerza motriz necesaria para su desplazamiento, por tanto, son susceptibles de tener averías. En tal supuesto, la LNM, en su artículo 292 contempla la posibilidad de interrupción del viaje por averías antes de llegar al puerto de destino, obligando al porteador a correr con los gastos de manutención y alojamiento de los pasajeros mientras el buque se repara. Si el buque quedara inhabilitado definitivamente o el retraso pudiera perjudicar gravemente a los pasajeros, el porteador deberá proveer a su costa el transporte hasta el destino pactado, sin perjuicio de las responsabilidades exigibles.

III.2.4.- Derechos y obligaciones de los pasajeros

La regulación de los derechos y deberes de los pasajeros, vienen regulados de forma somera en el artículo 293 de la LNM, precepto que establece dos deberes genéricos y fundamentales: a) pagar el precio del pasaje, y b) presentarse al embarque. Y además establece otros deberes por remisión o reenvío a otras normas, en concreto, se remite:

A) Las disposiciones del Derecho de la Unión Europea, en este orden resulta de aplicación lo dispuesto en el Reglamento (UE) nº 1177/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de noviembre de 2010, sobre derechos de los pasajeros que viajen por mar y vías navegables, el cual

tiene por objeto: a) la no discriminación entre pasajeros en cuanto a las condiciones de transporte ofrecidas por los transportistas; b) la no discriminación de las personas con discapacidad y las personas con movilidad reducida y la prestación de asistencia a esas personas; c) los derechos de los pasajeros en caso de cancelación o retraso; d) la información mínima que debe facilitarse a los pasajeros; e) la tramitación de reclamaciones; f) normas generales en materia de ejecución.

B) Las normas de protección del consumidor, esencialmente, el Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios en su redacción actual³³ y otras leyes complementarias.

C) Las órdenes dadas por el capitán, siendo de aplicación lo dispuesto en el artículo 176 de la propia LNM, que por su importancia se transcribe:

«Artículo 176. Condición de autoridad pública.

1. El capitán tendrá a bordo la condición de autoridad pública y deberá cumplir y hacer cumplir toda obligación que legal o reglamentariamente se le imponga en razón del cargo, en especial la de mantener el orden y la seguridad a bordo.

2. A tal efecto, el capitán podrá adoptar cuantas medidas de policía estime necesarias para mantener el orden en el buque, así como para garantizar la seguridad de cuantos se encuentren a bordo. Los miembros de la dotación y demás personas embarcadas deberán acatar las órdenes del capitán, sin perjuicio de su derecho a efectuar las reclamaciones que estimen pertinentes ante la autoridad administrativa o judicial competente una vez llegado el buque a puerto.»

³³ Última actualización, publicada el 04/11/2017, en vigor a partir del 05/11/2017.

D) Las disposiciones, que se hubiesen establecido para mantener el orden y la seguridad a bordo de conformidad a lo establecido en el artículo 293.2 de la LNM.

III.2.5.- Equipaje

Se establece un deber del porteador respecto del equipaje, en el sentido que le obliga el artículo 294 de la LNM obliga a transportar, juntamente con los viajeros e incluido en el precio del billete, el equipaje, con los límites de peso y volumen fijados por el porteador o por los usos. Por tanto, el exceso puede ser objeto de estipulación especial, con lo que puede llevar un precio a parte en función del volumen y/o peso del exceso que sobrepase a la cantidad permitida en el billete, según la modalidad contratada, con obligación de informar previamente al pasajero de estas limitaciones de equipaje y su coste. El artículo 295 de la LNM define que se entiende por equipaje:

A) Los bultos o vehículos de turismo transportados por el porteador en virtud de un contrato de pasaje, excluyéndose los que lo sean por un contrato de transporte de mercancías o los animales vivos.

B) Equipaje de camarote exclusivamente aquel que el pasajero tenga en su camarote, o en el vehículo transportado, o sobre este, o el que conserve bajo su posesión, custodia o control.

C) Equipaje de bodega los vehículos de turismo y bultos entregados al porteador. Cuando el equipaje sea admitido, el porteador registrará en el billete o en un talón complementario los datos siguientes: a) Número y peso de los bultos o vehículos, b) Nombre y sede del establecimiento principal del porteador; c) Nombre del pasajero; d) Puerto de salida y de destino; e) Eventual valor declarado; f) Precio del transporte.

D) Se aplicará a los equipajes, en su caso, lo dispuesto en el artículo 232, que por su importancia se transcribe:

«Artículo 232. Embarque de mercancías peligrosas.

1. *No podrán embarcarse mercancías peligrosas sin previa declaración de su naturaleza al porteador, y sin el consentimiento de éste para su transporte, debiendo en cualquier caso ser marcadas y etiquetadas por el cargador conforme a las normas vigentes para cada clase de estas mercancías.*
2. *Si el fletador embarcase mercancías peligrosas con violación de lo dispuesto en el apartado anterior, será responsable ante el porteador y ante los demás cargadores de todos los daños y perjuicios causados; además, dichas mercancías podrán en todo momento ser desembarcadas, destruidas o transformadas en inofensivas según lo exijan las circunstancias, sin derecho a indemnización.*
3. *Incluso en el caso de embarque correctamente declarado de mercancías peligrosas, éstas podrán ser desembarcadas, destruidas o transformadas en inofensivas si llegan a constituir un peligro real para las personas o las cosas, sin derecho a indemnización, a no ser que el porteador sea responsable de la situación de peligro conforme a lo dispuesto en la sección 7.^a, o bien cuando proceda su abono en avería gruesa.»*

No obstante lo anterior el artículo 296 de la LNM, con remisión a los artículos 236 y 237 de la LNM, prevé un derecho de preferencia³⁴ sobre el equipaje de bodega para el pago del precio, demoras u otros gastos ocasionados, hasta su entrega y durante los quince días posteriores. Además, se configura un derecho de retención³⁵ del equipaje en su poder mientras no se le paguen dichas cantidades.

³⁴ Artículo 236 de la LNM, Privilegio del crédito por el flete: Las mercancías transportadas estarán afectas preferentemente al pago del flete, demoras y otros gastos ocasionados por su transporte hasta su entrega y durante los quince días posteriores, salvo que en este último plazo se hayan transmitido por título oneroso a un tercero de buena fe.

³⁵ Artículo 237 de la LNM, Retención y depósito: 1. El porteador tendrá derecho a retener en su poder las mercancías transportadas mientras no perciba el flete, las demoras y demás gastos ocasionados por su transporte. No podrá ejercitarse este derecho en contra del destinatario que no sea el fletador, salvo que en el conocimiento o carta de porte conste la

III.2.6.- Responsabilidad del transportista por daños al pasajero o a su equipaje

Los contratos de transporte marítimo internacional de pasajeros, se rigen por el Convenio de Atenas, relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, de 13 de diciembre de 1974, modificado por el Protocolo de 19 de noviembre de 1976 y por el Protocolo de 2002.

El Convenio de Atenas se centra casi en exclusiva en la responsabilidad del transportista marítimo por los daños personales³⁶ o materiales causados al pasajero como consecuencia de un siniestro. El Convenio establece la responsabilidad del porteador por muerte o lesiones personales del pasajero, así como por pérdida o daños sufridos por los equipajes, siempre que sea imputable a culpa o negligencia del porteador o de sus auxiliares, (*artículo 3.1 del Convenio de Atenas*).

La indemnización está sujeta a determinadas limitaciones en cuanto a la cuantía, salvo en los casos en que los daños resulten de un acto u omisión del transportista con intención de provocarlos, o temerariamente, y a sabiendas de que probablemente se causarían los daños. (*Artículos 13 y 7.2 del Convenio de Atenas*).

En materia de responsabilidad, se señala expresamente el artículo 298.2 de la LNM que la responsabilidad del porteador se regirá, en todo caso, por el Convenio Internacional relativo al Transporte de Pasajeros y sus Equipajes por Mar, hecho en Atenas el 13 de diciembre de 1974 (PYE/PAL), los protocolos que lo modifican de los que España sea Estado parte, las normas de la Unión Europea y esta ley. Y añade además, que las disposiciones de este capítulo, (*los artículos 287 a 300 de la LNM*), se aplicarán imperativamente a todo contrato de pasaje marítimo. Sancionando con nulidad de pleno derecho, al prescribir que: «No tendrán efecto las

menção de que el flete es pagadero en destino. 2. Asimismo, podrá acudir al expediente de depósito y venta de mercancías o equipajes solicitando a un notario la venta de las mercancías, con la misma limitación en lo referente al destinatario no fletador.

³⁶ Se entiende por daños personales, los relativos a muerte y lesiones.

cláusulas contractuales que pretendan directa o indirectamente atenuar o anular aquella responsabilidad en perjuicio del titular del derecho a exigir las indemnizaciones».

Además, en cuanto a la responsabilidad del porteador, añade el artículo 299 de la LNM, que queda limitada a las cantidades establecidas en el Convenio Internacional relativo al Transporte de Pasajeros y sus Equipajes por Mar y Protocolos que lo modifican vigentes en España.

No obstante lo anterior, se establece una excepción vía pacto o acuerdo entre las partes, cuando prescribe que: *«Si el equipaje se transporta con valor declarado, aceptado por el porteador, el límite de su responsabilidad se corresponderá con ese valor.»* Teniendo en cuenta el Convenio PAL y su Protocolo 2002 y el Reglamento CE 392/2009.

Los regímenes de responsabilidad establecidos en el Convenio de Atenas modificado por el Protocolo de 1976 y en el Reglamento 392/2009 difieren sustancialmente, en el cuadro que de forma resumida se señala por ANEXO al final de este trabajo.

III.2.7.- Seguro obligatorio

El artículo 300 de la LNM impone la obligación al porteador efectivo, que ejecute el transporte en un buque que lleve más de doce pasajeros, de suscribir un seguro obligatorio de responsabilidad por la muerte y lesiones corporales de los pasajeros que transporte, con un límite por cada pasajero y cada accidente no inferior a lo que establezcan los convenios y las normas de la Unión Europea. No obstante, prevé que reglamentariamente se regulen los detalles de este seguro obligatorio y del certificado que los buques deberán llevar obligatoriamente a bordo.

En consonancia con lo anterior, y para el caso de que el porteador no cumpla voluntariamente con lo estipulado en el citado artículo 300.1 de la

LNM, el perjudicado tendrá acción directa contra el asegurador hasta el límite de la suma asegurada.

El asegurador podrá oponer las mismas excepciones que correspondieran al porteador de acuerdo con el artículo 3 del Convenio Internacional relativo al Transporte de Pasajeros y sus Equipajes por Mar y, en su caso, el hecho de que el accidente fue causado dolosamente por el asegurado. Podrá además oponer en todo caso el límite de responsabilidad establecido en el artículo 7 del Convenio, incluso en el caso de que su asegurado lo hubiera perdido de acuerdo con el artículo 13 del Convenio.

El análisis y comparación sería sobre el seguro obligatorio (artículo 300 LNM). Hacer referencia también al Protocolo PAL 2002 y Reglamento CE 392/2009, que establecen la obligación de que el armador tenga un seguro obligatorio.

III.2.8.- Resumen de las condiciones de un contrato de pasaje estándar y los contratos de las navieras estudiadas

<i>Contrato estándar según la norma</i>		CONTRATOS DE LAS PRINCIPALES NAVIERAS ESPAÑOLAS			
		<i>Balearia</i>	<i>Fred Olsen</i>	<i>Trasmedi- terránea</i>	<i>FRS</i>
<i>Obligación del billete de pasaje</i>	Lugar y fecha de emisión	X	X	X	X
	Nombre y dirección del porteador	X	X	X	X
	Nombre del buque	X	X	X	X
	Clase y número de cabina o de la acomodación	X	X	X	X
	Precio del transporte	X	X	X	X
	Punto de salida y destino	X	X	X	X
	Fecha y hora de	X	X	X	X

	embarque				
	Fecha y hora de llegada	X	X	X	X
	duración estimada del viaje	X	X	X	X
	Indicación de la ruta y escalas	X	X	X	X
<i>Obligación del estado de navegabilidad</i>	Conservar el buque en estado de navegabilidad	X	X	X	X
<i>Obligación de realización del viaje</i>	Sin demora y por la ruta pactada	X	X	X	X
<i>Derechos y obligaciones del pasaje</i>	Precio del pasaje	X	X	X	X
	Presentarse al embarque en la hora fijada	X	X	X	X
	Reclamaciones	X	X	X	X
	Devolución del precio del pasaje o parte proporcional por interrupción del viaje debido a causas ajenas al pasaje	X	X	X	X
	El porteador debe correr con los gastos de manutención y alojamiento por interrupción del viaje debido a causas ajenas al pasaje	-	X	X	X
	Información	X	X	X	X
<i>Equipaje</i>	Límite de volumen y peso fijado	-	X	X	X
	Mercancías peligrosas	-	X	X	X
	Indemnización por pérdida o daños al equipaje por negligencia del porteador	X	X	X	X

Adecuación de las condiciones generales de líneas españolas de transporte de pasajeros a la Ley de Navegación Marítima



<i>Seguro obligatorio</i>	X	X	X	X
---------------------------	---	---	---	---

IV.- CONCLUSIONES

En este apartado se procede a señalar las conclusiones que se pueden extraer de los anteriores apartados y que intentarán dar respuesta a los objetivos planteados en este trabajo. En primer lugar, determinar lo que sería un contenido estándar de un contrato de pasaje que fuese acorde con la reciente ley de navegación marítima; y en segundo lugar establecer en qué medida cumplen o se adecuan a la Ley de Navegación Marítima las principales navieras de línea regular que operan en el Estado Español.

Cabe destacar que las navieras estudiadas están acorde a la legislación vigente, pero existen ciertos puntos en los que encontramos matices que se desarrollan a continuación.

Como cláusula principal, todas las navieras cumplen en su totalidad los artículos 290 y 291, por los cuales ponen el buque a disposición de los pasajeros, completamente armado y aprovisionado y equipado para realizar el transporte convenido, realizan el viaje hasta el punto de destino sin demora injustificada y por la ruta pactada.

Cada naviera determina los horarios de embarque de los pasajeros con la debida antelación, acorde con el artículo 293 de la LNM, por el cual, la no presentación en tiempo del pasajero no tendrá derecho a reclamación ni a indemnización por parte de la empresa. En caso de que se interrumpa el viaje por causas ajenas al pasaje la empresa correrá con los gastos de alojamiento y manutención de éstos, tal y como indica el artículo 292 de la LNM. Se observa que en el contrato correspondiente a la naviera Balearia se declara que la compañía no asume más responsabilidad que la obligación de reembolsar el importe del billete, por lo que no cumple con el artículo citado. Se procederá a la devolución del precio del pasaje o la parte proporcional correspondiente, tal y como se indica en el artículo 297 LNM.

Por otro lado, todas las navieras emiten un billete de carácter personal e intransferible, donde se establecen los contenidos estándar, acogidos en el artículo 288 de la LNM, tales como, lugar y fecha de emisión, nombre del buque, precio del transporte, punto de salida y destino, fecha y hora de embarque entre otros.

En cuanto al equipaje, el artículo 294, define que el porteador deberá transportar el equipaje con los límites de volumen y peso fijados. En este punto, la compañía Balearia, no establece capacidades máximas ni volúmenes de equipaje de mano, con lo que no existe una información específica sobre las limitaciones de equipaje de mano, al contrario que el resto de las compañías, que si establecen numéricamente el peso y volúmenes del equipaje. En este punto, se puede destacar, que todas las navieras, tal y como establece el Convenio PAL (Protocolo 2002), se harán cargo de las pérdidas o daños sufridos por el equipaje siempre que sea producido por negligencia del porteador o personal del mismo. Por ello, recomiendan que el propio pasajero se haga cargo de la custodia de su equipaje.

En el estudio de los contratos de pasaje a los que hemos tenido acceso, se detecta que las navieras a estudiar excepto Balearia, cumplen con el artículo 232 de la LNM, la cual prohíbe el embarque de mercancías peligrosas, sin previa declaración de su naturaleza al porteador.

Tal y como indica el artículo 300 de la LNM, las navieras disponen de un seguro obligatorio de responsabilidad por muerte y lesiones corporales de los pasajeros que transporten.

Según el Reglamento (UE) Nº 1177/2010 sobre los derechos de los pasajeros que viajan por mar y por vías navegables, todos los pasajeros deben tener derecho a información sobre las condiciones del contrato de pasaje, cláusula que cumplen todas las navieras, dando esta información a través de sus correspondientes páginas webs.

Referencias citadas

Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. (Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2014-7877>). [Accedida entre los meses enero y marzo de 2018].

Reglamento (CE) nº 392/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre la responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente. (Disponible en: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?qid=1536761103908&uri=CELEX:32009R0392>). [Accedida entre los meses enero y marzo de 2018].

Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, de 1974. (Disponible en: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:32012D0022&from=EN>). [Accedida entre los meses enero y marzo de 2018].

Reglamento (UE) nº 1177/2010 del parlamento europeo y del consejo, de 24 de noviembre de 2010 sobre los derechos de los pasajeros que viajan por mar y por vías navegables y por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 2006/2004. (Disponible en: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?qid=1536761056024&uri=CELEX:32010R1177>). [Accedida entre los meses enero y marzo de 2018].

Instrumento de Ratificación del Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974, hecho en Londres el 1 de noviembre de 2002. (Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2015-9772>). [Accedida entre los meses enero y marzo de 2018].

Página oficial de la naviera Balearia: www.balearia.com. [Accedida entre los meses de enero y marzo de 2018].

Adecuación de las condiciones generales de líneas regulares españolas a la Ley de Navegación Marítima



Página oficial de la naviera Fred Olsen: www.fredolsen.es. [Accedida entre los meses de enero y marzo de 2018].

Página oficial de la naviera Trasmediterránea: www.trasmediterranea.es. [Accedida entre los meses de enero y marzo de 2018].

Página oficial de la naviera FRS: www.frs.es. [Accedida entre los meses de enero y marzo de 2018].

ANEXOS

I.- ANEXO I

ANEXO I: Régimen de responsabilidad del porteador marítimo en el contrato de pasaje

Régimen de responsabilidad del porteador marítimo en el contrato de pasaje			
		Convenio Atenas 1974 y Protocolo 1976	Protocolo 2002 y Reglamento 392/2009
Régimen	Muerte o lesiones	Sucesos de la navegación: responsabilidad por culpa presunta Otros sucesos: responsabilidad por culpa probada	Sucesos de la navegación: - Hasta 250.000 DEG: responsabilidad cuasi-objetiva - Desde 250.000 DEG: responsabilidad por culpa presunta
	Equipaje camarote	Sucesos de la navegación: responsabilidad por culpa presunta Otros sucesos: responsabilidad por culpa probada	Sucesos de la navegación: responsabilidad por culpa presunta (excluidos objetos de valor) Otros sucesos: responsabilidad por culpa
	Otros equipajes	Responsabilidad por culpa presunta	Responsabilidad por culpa presunta
Régimen de responsabilidad del porteador marítimo en el contrato de pasaje			
Hechos generadores		Muerte o lesiones al pasajero Pérdida o daños al equipaje	Muerte o lesiones al pasajero Pérdida o daños al equipaje
Extensión		Durante el transporte	Durante el transporte

Adecuación de las condiciones generales de líneas regulares españolas a la Ley de Navegación Marítima



Límite	Muerte o lesiones	46.666 DEG/pax	400.000 DEG/pax
	Equipaje camarote	833 DEG/pax	2.250 DEG/pax
	Vehículos	3.333 DEG/vehículo	12.700 DEG/vehículo
	Otros equipajes	1.200 DEG/pax	3.375 DEG/pax
Quiebra de la limitación		Dolo Dolo eventual	Dolo Dolo eventual
Exoneración			Sucesos de la navegación (hasta 250.000 DEG): Guerra Fenómeno natural extraordinario Acto doloso de tercero
Reclamación (equipaje)	Daños aparentes	Al desembarco o devolución	Al desembarco o devolución
	Daños no aparentes	15 días	15 días
Prescripción		2 años	2 años

II.- ANEXO II

ANEXO II: Extracto: Artículos 3, 7 y 13 del Convenio Internacional relativo al Transporte de Pasajeros y sus Equipajes por Mar

«Artículo 3. Responsabilidad del transportista

1. El transportista será responsable de las pérdidas originadas -por la muerte o las lesiones de un pasajero causadas por un suceso relacionado con la navegación, en la medida en que tales pérdidas no excedan de 250 000 unidades de cuenta por dicho pasajero en cada caso concreto, a menos que el transportista demuestre que el suceso:

a) resultó de un acto de guerra, hostilidades, guerra civil, insurrección o un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible; o

b) fue totalmente causado por una acción u omisión intencionada de un tercero para causarlo.

Si tales pérdidas exceden de ese límite, y en la medida en que lo hagan, el transportista será también responsable, a menos que demuestre que el suceso que originó las pérdidas no es imputable a su culpa o negligencia.

2. El transportista será responsable de las pérdidas originadas por la muerte o las lesiones de un pasajero causadas por un suceso no relacionado con la navegación, si el suceso que originó la pérdida es imputable a la culpa o negligencia del transportista. La carga de la prueba de tal culpa o negligencia recae en el demandante.

3. El transportista será responsable de las pérdidas originadas por la pérdida o daños sufridos por el equipaje de camarote si el suceso que originó las pérdidas es imputable a su culpa o negligencia. Se presumirá la culpa o negligencia del transportista cuando las pérdidas hayan sido resultado de un suceso relacionado con la navegación.

4. *El transportista será responsable de las pérdidas originadas por la pérdida o daños sufridos por el equipaje que no sea de camarote, a menos que demuestre que el suceso que originó las pérdidas no es imputable a su culpa o negligencia.*

5. *A los efectos del presente artículo:*

a) *por “suceso relacionado con la navegación” se entiende naufragio, zozobra, abordaje, varada, explosión, incendio o deficiencia del buque;*

b) *por “culpa o negligencia del transportista” se entiende también la de sus empleados o agentes, si éstos actuaron en el desempeño de sus funciones;*

c) *por “deficiencia del buque” se entiende cualquier funcionamiento defectuoso, fallo o incumplimiento de las reglas de seguridad aplicables con respecto a cualquier parte del buque o de su equipo que se utilice para el escape, la evacuación, el embarco y el desembarco de los pasajeros; o que se utilice para la propulsión, el gobierno, la seguridad de la navegación, el amarre, el fondeo, la llegada o la salida de un puesto de atraque o fondeadero, o la contención de la avería después de inundación; o que se utilice para la puesta a flote de los dispositivos de salvamento; y*

d) *por “pérdidas” no se entenderán los daños punitivos o ejemplares.*

6. *La responsabilidad del transportista en virtud del presente artículo se extiende solamente a las pérdidas originadas por sucesos acaecidos durante el transporte. La carga de la prueba de que el suceso causante de las pérdidas ocurrió durante el transporte, y de la magnitud de las pérdidas, recae en el demandante.*

7. *Nada de lo dispuesto en el presente Convenio irá en perjuicio de los derechos del transportista de presentar un recurso contra terceros ni de alegar negligencia concurrente en virtud de lo dispuesto en el artículo 6 del*

presente Convenio. Nada de lo dispuesto en el presente artículo irá en perjuicio de los derechos de limitación de la responsabilidad contemplados en los artículos 7 y 8 del presente Convenio.

8. Ni la presunción de la culpa o negligencia de una parte ni el hecho de que la carga de la prueba recaiga en una parte impedirán que se presenten pruebas a favor de dicha parte.»

«Artículo 7

Límite de responsabilidad respecto de muertes y lesiones

1. La responsabilidad del transportista por la muerte o las lesiones de un pasajero en virtud del artículo 3 no excederá en ningún caso de 400 000 unidades de cuenta por pasajero en cada caso concreto. Si, conforme a la ley del tribunal que entienda en el asunto, se adjudica una indemnización en forma de renta, el importe del capital constitutivo de la renta no excederá de dicho límite.

2. Los Estados Partes pueden fijar el límite de responsabilidad prescrito en el párrafo 1 mediante disposiciones específicas de su legislación nacional, siempre que el límite nacional de responsabilidad, de haberlo, no sea inferior al prescrito en el párrafo 1. Los Estados Partes que utilicen la opción prevista en este párrafo informarán al Secretario General de los límites de responsabilidad adoptados o del hecho de que no los haya.»

Artículo 13. Pérdida del derecho de limitación de la responsabilidad.

1. El transportista no podrá acogerse al beneficio de los límites de responsabilidad prescritos en los artículos 7 y 8 y en el párrafo 1 del artículo 10, si se demuestra que los daños fueron consecuencia de un acto o de una omisión del transportista, obrando éste con la intención de causar esos daños o temerariamente y a sabiendas de que probablemente causaría tales daños.

2. El empleado o agente del transportista o del transportista ejecutor no podrán acogerse al beneficio de tales límites si se demuestra que los daños fueron consecuencia de un acto o de una omisión de dichos empleados o agente, si éstos obraron con la intención de causar esos daños o temerariamente y a sabiendas de que probablemente se causarían tales daños.